Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 237

Projet de prolongement de l'autoroute 73, Robert-Cliche, entre Beauceville et Saint-Georges

Rapport d'enquête et d'audience publique

Janvier 2007

Québec

La notion d'environnement

Les commissions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007
ISBN 978-2-550-48861-3 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-48862-0 (PDF)

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 26 janvier 2007

Monsieur Claude Béchard
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de prolongement de l'autoroute 73, Robert-Cliche, entre Beauceville et Saint-Georges par le ministère des Transports. Ce mandat d'enquête et d'audience publique, qui a débuté le 2 octobre 2006, était sous la responsabilité de M. Louis Dériger, secondé par Mme Claudette Journault.

À l'issue de ses travaux, la commission conclut que le projet est justifié. De plus, entre le raccordement sud à Notre-Dame-des-Pins et la 74e Rue projetée à Saint-Georges, le tracé proposé apparaît acceptable. Cependant, entre la route du Golf à Beauceville et le raccordement sud, le tracé est que privilégie le ministère des Transports aurait des impacts significatifs sur le milieu agricole. La commission est d'avis que, dans le but d'assurer la pérennité de l'agriculture dans ce secteur, le Ministère doit rechercher des solutions de façon à tendre vers aucune perte nette de superficies cultivées pour les exploitations touchées. Cette recherche doit se faire en concertation avec tous les intervenants concernés. À défaut de répondre à cette condition de base, le ministère des Transports devra revoir le tronçon autoroutier compris entre la route du Golf et le raccordement sud.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

William J. Cosgrove

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 22 janvier 2007

Monsieur William J. Cosgrove
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée d'examiner le projet de prolongement de l'autoroute 73, Robert-Cliche, entre Beauceville et Saint-Georges par le ministère des Transports.

À l'issue de ses travaux, la commission conclut que le projet est justifié en raison des problèmes de sécurité et de fluidité sur la route 173. Le transfert des véhicules en transit vers l'autoroute 73 faciliterait les déplacements et améliorerait la sécurité des usagers.

Entre le raccordement sud à Notre-Dame-des-Pins et la 74e Rue projetée à Saint-Georges, le tracé proposé apparaît acceptable. Cependant, entre la route du Golf à Beauceville et le raccordement sud, le tracé est que privilégie le ministère des Transports aurait des impacts significatifs sur le milieu agricole. Le Ministère doit rechercher des solutions de façon à tendre vers aucune perte nette de superficies cultivées pour les exploitations touchées. À défaut de répondre à cette condition de base, le ministère des Transports devra revoir le tronçon autoroutier compris entre la route du Golf et le raccordement sud.

Pour que le projet s'insère le plus harmonieusement possible dans son milieu d'accueil, plusieurs mesures sont proposées dans le rapport. De plus, la commission suggère la formation d'un comité de concertation et de suivi.

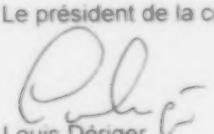
...2

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Au nom de la commission, je tiens à souligner la collaboration de l'ensemble des participants à l'audience publique. Je désire également remercier ma collègue, M^me^ Claudette Journault, et exprimer ma reconnaissance aux membres de l'équipe pour leur soutien et leur excellent travail dans la réalisation de ce mandat.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président de la commission,



Louis Dériger

Table des matières

Les avis et les constats xi

Introduction 1

Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants 7

Un tronçon jugé essentiel pour la région 7
Pour améliorer les conditions de circulation 7
Pour répondre adéquatement aux situations d'urgence 8
Pour le développement régional 9
Pour favoriser le recrutement de la main-d'œuvre 11
Pour développer le tourisme 12
Pour l'équité 12

Garder le cap sur 2010 13

Les attentes des municipalités directement touchées 13

Les enjeux des variantes de tracé 15
L'agriculture 16
L'urbanisme 17
La qualité de vie 18
L'hydrologie 18
Les habitats fauniques 19

Des mesures complémentaires 19

La transformation du rang Saint-Charles 20

La désuétude de la route 173 21

Le droit à l'information et à la consultation 21

Un soutien aux citoyens directement concernés 22

Chapitre 2 La raison d'être du projet 25

Les objectifs et le cadre d'élaboration du projet 25

Les déficiences de la route 173 26
La fluidité de la circulation 27
La sécurité routière 28

Le prolongement de l'autoroute 73 comme solution 30
L'amélioration de la fluidité et de la sécurité 30
L'amélioration de la route 173 32
Un soutien au développement économique 33

Chapitre 3 Les enjeux des variantes de tracé 35

Les considérations hydrauliques 36
Les impacts sur le réseau hydrique 36
Les bassins de rétention 37

Le milieu agroforestier 38
Les pertes de terres cultivées et boisées 38
Le morcellement des terres 41

Le développement urbain 42
Le tracé ouest, une opportunité de développement 42
Le réaménagement du rang Saint-Charles 44

L'alimentation en eau potable 45

La qualité de vie 48
Le paysage 48
Le climat sonore 49

Le milieu naturel 52
La fragmentation de l'habitat du Cerf de Virginie 53
Les milieux humides 54
Les cours d'eau et la faune aquatique 55
Le déboisement et la faune avienne 56

Le choix d'un tracé 57

La mise en place d'un comité de concertation et de suivi 58

L'information et la consultation du public 59

Conclusion 61

Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat 63

Annexe 2 La documentation 73

Bibliographie 87

Liste des figures et des tableaux

Figure 1 La situation régionale du projet 3

Figure 2 Les variantes de tracé et le milieu d'insertion du projet 5

Tableau 1 Nombre et gravité des accidents sur la route 173 entre Beauceville et Saint-Georges du 1er janvier 2000 au 31 décembre 2005 29

Tableau 2 Exemples de niveau sonore maximum recommandé selon l'approche de la Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches 50

Les avis et les constats

Dans son rapport, la commission formule un certain nombre d'avis et de constats qui découlent de son analyse, lesquels sont regroupés ci-dessous. Le lecteur doit cependant se référer au contexte dans lequel ils s'inscrivent pour en saisir pleinement la signification et la portée.

Le prolongement de l'autoroute 73 comme solution

Avis 1 — La commission est d'avis que le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges est justifié en raison des problèmes de sécurité et de fluidité sur la route 173. Le transfert des véhicules en transit vers l'autoroute 73 faciliterait les déplacements et améliorerait la sécurité des usagers. → p. 32

Avis 2 — La commission est d'avis qu'en plus de prolonger l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges le ministère des Transports doit effectuer les travaux nécessaires pour rendre la route 173 sécuritaire. → p. 33

Avis 3 — La commission est d'avis que le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges constituerait une opportunité pour revitaliser les centres urbains des municipalités de Beauceville et de Notre-Dame-des-Pins. À cet effet, les travaux d'amélioration de la route 173 doivent être planifiés en concertation avec les municipalités concernées. → p. 33

Constat — La commission constate que le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges entraînerait des gains de temps qui réduiraient les frais de transport des entreprises. Toutefois, des pertes de revenus et d'emplois sont à prévoir pour certains commerces bordant la route 173, qui subiraient alors une baisse de leur achalandage. → p. 34

Avis 4 — La commission est d'avis qu'afin d'atténuer les impacts du projet sur les commerces situés en bordure de la route 173 les municipalités de Beauceville et de Notre-Dame-des-Pins auraient avantage à élaborer un plan de développement économique. → p. 34

Les considérations hydrauliques

Constat — La commission constate que, dans le cas du tracé est, l'eau de ruissellement interceptée par le tronçon de l'autoroute 73 entre Beauceville et le raccordement sud rejoindrait la rivière Chaudière en aval de la ville de Beauceville alors que, pour le tracé ouest, l'eau serait acheminée vers le réseau de drainage de la ville. Par conséquent, le tracé est serait plus avantageux pour la ville lorsque la capacité des bassins de rétention serait dépassée. → p. 38

Le milieu agroforestier

Constat — La commission constate que le tracé est entraînerait la perte de superficies cultivées d'une grande importance pour les producteurs agricoles. Quant au tracé ouest, il est clairement avantageux du point de vue agricole puisqu'il ne traverse aucune terre en culture. → p. 40

Constat — La commission constate que le tracé ouest toucherait une plus grande superficie de terres forestières productives alors que le tracé est viserait un plus grand nombre de producteurs forestiers. → p. 41

Avis 5 — La commission est d'avis que le ministère des Transports doit assurer un accès adéquat à tous ceux qui souhaitent poursuivre leurs activités agricoles et forestières sur les parcelles de terrain morcelées par le prolongement de l'autoroute 73. À cet effet, des voies de desserte doivent faire partie intégrante du projet et des passages sous l'autoroute pourraient être envisagés. → p. 42

Le développement urbain

Avis 6 — La commission est d'avis que le fait que le projet du ministère des Transports n'inclue pas d'échangeur et de lien direct avec le centre urbain de Beauceville diminue le potentiel de développement économique lié au tracé ouest. Par ailleurs, le raccordement sud pourrait offrir une opportunité de développement qui devrait être étudiée. → p. 43

Avis 7 — La commission est d'avis que le réaménagement du rang Saint-Charles entre les routes du Golf et Fraser à Beauceville à des fins commerciales et pour desservir le parc industriel créerait des conflits d'usages en plus d'entraîner des pertes supplémentaires de superficies cultivées. Cette situation amplifierait l'impact du tracé est sur le milieu agricole. → p. 45

L'alimentation en eau potable

Avis 8 — La commission est d'avis que, dans le cadre du prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges, le programme de suivi de l'eau potable du ministère des Transports doit être élaboré en collaboration avec les municipalités concernées. Ce programme doit permettre d'assurer qu'il n'y ait pas de contamination à long terme des puits individuels et municipaux. → p. 48

Avis 9 — La commission est d'avis que le ministère des Transports doit élaborer un plan d'action préventif en concertation avec la municipalité de Notre-Dame-des-Pins afin d'intervenir adéquatement advenant le cas où l'alimentation en eau potable de cette municipalité était compromise par le prolongement de l'autoroute 73, malgré les mesures de protection prévues. → p. 48

La qualité de vie

Avis 10 — La commission est d'avis que le ministère des Transports doit aménager les bassins de rétention prévus en bordure du prolongement de l'autoroute entre Beauceville et Saint-Georges de manière à ce qu'ils s'intègrent harmonieusement au paysage. → p. 49

Constat — La commission constate que le tracé est occasionnerait des augmentations du niveau sonore pour un moins grand nombre de résidences que le tracé ouest. → p. 52

Avis 11 — La commission est d'avis que le ministère des Transports doit prendre des mesures afin que le niveau sonore moyen engendré par le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges soit inférieur à 50 dB(A) le jour et à 45 dB(A) la nuit à l'extérieur des résidences, à moins que le niveau ambiant existant soit supérieur à ces seuils, auquel cas il ne devrait pas le dépasser. → p. 52

Avis 12 — La commission est d'avis que, si aucune mesure d'atténuation ne permet de réduire suffisamment les impacts sonores occasionnés par le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges, le ministère des Transports devrait proposer aux propriétaires touchés de déplacer ou d'acquérir leur résidence. → p. 52

Avis 13 — La commission est d'avis que le programme de suivi du climat sonore du ministère des Transports doit être défini en collaboration avec le ministère de la Santé et des Services sociaux, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi que les municipalités concernées par le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges. → p. 52

Le milieu naturel

Avis 14 — La commission est d'avis qu'un suivi régulier du drainage de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges doit être réalisé afin d'en assurer l'efficacité et d'éviter la création de mares salines susceptibles d'attirer les cerfs de Virginie. → p. 54

Avis 15 — La commission est d'avis qu'un suivi des collisions avec les cerfs de Virginie doit être effectué au cours des années suivant la mise en service de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges afin de mettre en place des mesures d'atténuation appropriées, en plus de la signalisation déjà prévue. → p. 54

Avis 16 — La commission est d'avis que toute perte de milieux humides causée par le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges doit être compensée par la restauration, la mise en valeur ou la création de tels milieux. → p. 55

Avis 17 — La commission est d'avis qu'au cours de la période de fraie et d'alevinage de l'Achigan à petite bouche il ne doit pas y avoir de travaux de construction à proximité de la rivière Gilbert. De plus, la perte d'habitat du poisson occasionnée par le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges doit être compensée par la restauration ou la création d'habitats aquatiques. → p. 56

Avis 18 — Considérant la présence d'oiseaux migrateurs sur le territoire visé par le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges, la commission est d'avis qu'il y a lieu de s'assurer qu'aucune activité de déboisement ne soit effectuée au cours de la période de nidification et de

reproduction de la faune avienne. En bordure des cours d'eau, la protection de la faune aquatique devrait avoir préséance. → p. 57

Le choix d'un tracé

Avis 19 — Afin d'assurer la pérennité de l'agriculture, la commission est d'avis que le ministère des Transports doit rechercher des solutions de façon à tendre vers aucune perte nette de superficies cultivées pour les exploitations touchées par le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges. Cette recherche doit se faire en concertation avec tous les intervenants concernés. À défaut de répondre à cette condition de base, le ministère des Transports devra revoir le tronçon autoroutier compris entre la route du Golf à Beauceville et le raccordement sud à Notre-Dame-des-Pins. → p. 58

La mise en place d'un comité de concertation et de suivi

Avis 20 — La commission est d'avis que, afin de tenir compte des attentes et des suggestions de la population pour le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges, le ministère des Transports doit former dès maintenant un comité de concertation et de suivi. → p. 59

Avis 21 — La commission est d'avis que l'ensemble des engagements du ministère des Transports et des conditions auxquels ferait référence un décret gouvernemental concernant le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges doivent être communiqués à la population et facilement accessibles. → p. 59

Introduction

Le 10 août 2006, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience publique sur le projet de prolongement de l'autoroute 73, Robert-Cliche, entre Beauceville et Saint-Georges par le ministère des Transports et de lui faire rapport de ses constatations et de son analyse. Ce mandat a été confié au BAPE en vertu des articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) qui prévoient une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement faisant appel à la participation du public. Le projet est assujetti à cette procédure par le paragraphe *e)* de l'article 2 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* [Q-2, r. 9] puisqu'il concerne la construction d'une route sur une longueur de plus d'un kilomètre prévue pour quatre voies de circulation et dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 m.

L'avis de projet a été soumis par le promoteur en mai 2002 et le ministre de l'Environnement[1] de l'époque lui transmettait, au cours du même mois, une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact à préparer. L'avis de recevabilité de l'étude d'impact a été émis le 17 janvier 2006. Tel que le prévoit le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, le BAPE a rendu public le dossier relatif à ce projet dans le cadre de la période d'information et de consultation publiques tenue du 21 février au 7 avril 2006. Au cours de cette période, des demandes d'audience publique ont été reçues par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

D'une durée maximale de quatre mois, le mandat de la commission formée par le président du BAPE a débuté le 2 octobre 2006. Lors de la première partie de l'audience publique, la commission a tenu quatre séances à Beauceville, du 10 au 12 octobre 2006, afin que le ministère des Transports et des personnes-ressources venant de divers ministères et organismes répondent aux interrogations du public et de la commission. La seconde partie de l'audience publique a permis aux participants d'exprimer leurs préoccupations et leurs opinions sur le projet au cours de quatre séances qui se sont déroulées du 7 au 9 novembre 2006 à Saint-Georges. La commission a reçu 61 mémoires auxquels se sont ajoutées 10 présentations verbales.

1. Maintenant désigné sous le nom de ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Le projet

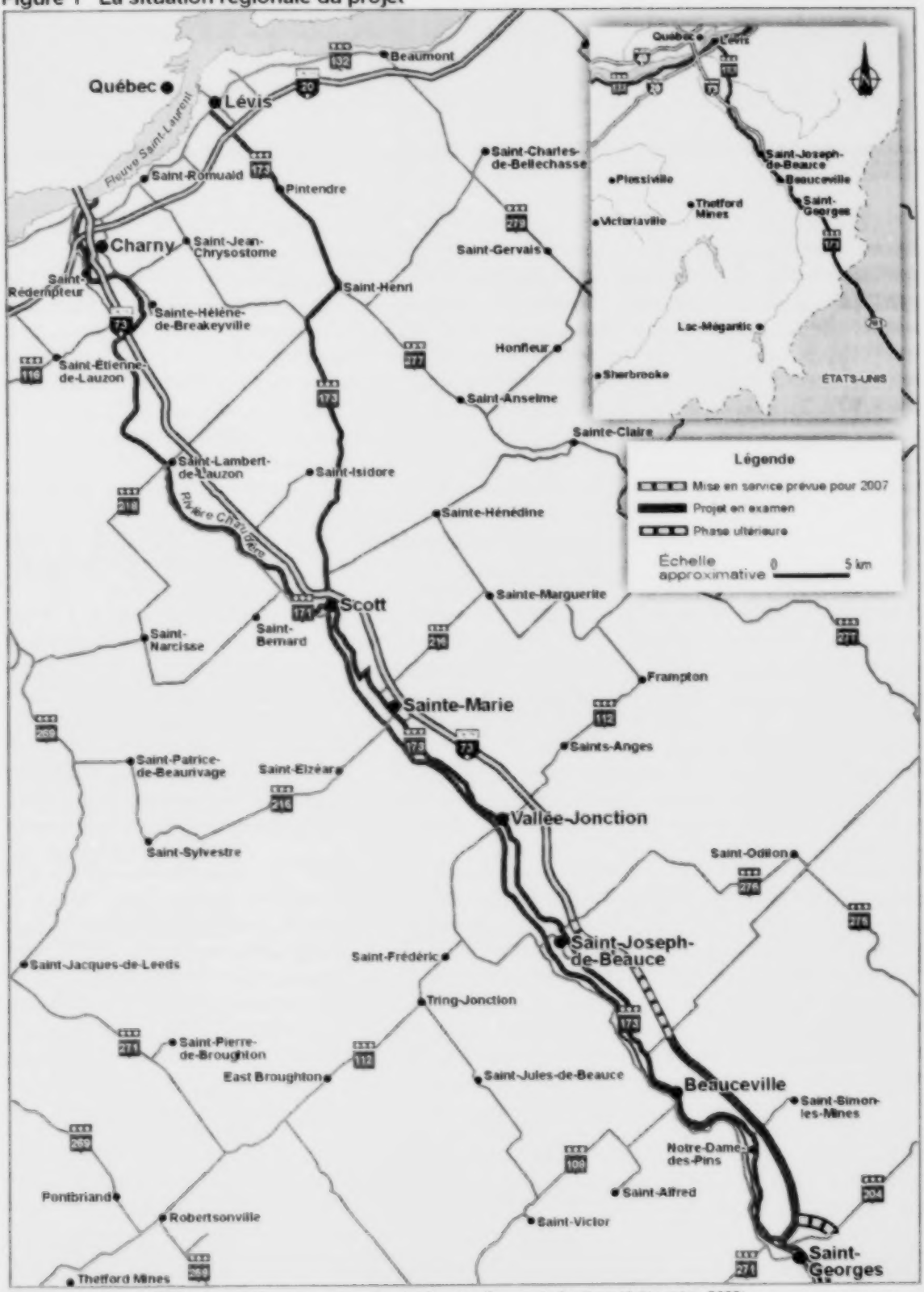
Le projet de prolongement de l'autoroute 73 consiste en la construction d'une autoroute à quatre voies, constituée de deux chaussées séparées par un terre-plein, entre la route du Golf à Beauceville et la 74e Rue projetée à Saint-Georges (figures 1 et 2). En plus des villes de Beauceville et de Saint-Georges, elle traverserait les municipalités de Notre-Dame-des-Pins et de Saint-Simon-les-Mines. Deux variantes de tracé ont été étudiées dans le secteur de Beauceville, soit les tracés est et ouest.

Selon la variante de tracé est, privilégiée par le ministère des Transports, l'autoroute s'étendrait sur une distance de 13,4 km et son emprise serait d'une largeur nominale de 105 m. Le Ministère prévoit la construction de deux échangeurs permettant de la relier à la route 173 et au réseau routier local. L'un serait situé à la limite de Beauceville et de Notre-Dame-des-Pins et donnerait accès au raccordement sud. L'autre serait situé à l'entrée nord de Saint-Georges et permettrait l'accès au raccordement dans l'axe de la 74e Rue projetée. Ce dernier échangeur serait construit en prévision du prolongement éventuel de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204. De plus, un lien serait construit avec le parc industriel de Beauceville à partir de la 181e Rue qui serait reliée à l'échangeur de la route du Golf par une voie de desserte. Cet échangeur fait partie du tronçon de l'autoroute 73 en cours de construction entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville. Le parc industriel de Saint-Georges serait relié à la 74e Rue projetée par le prolongement éventuel de la 25e Avenue par la Ville de Saint-Georges.

L'autoroute s'insérerait dans un milieu agroforestier et traverserait plusieurs cours d'eau nécessitant la mise en place de ponceaux et la construction d'un pont. De plus, des ponts d'étagement devraient être construits au croisement des routes existantes. Le réaménagement de certaines de ces routes et la construction de voies de desserte sont également prévus. Une superficie minimale de 226 ha devrait être acquise. Elle s'élèverait à 258 ha en considérant les espaces situés entre les bretelles des échangeurs ainsi qu'entre l'autoroute et les voies de desserte puisque ces terres pourraient changer de vocation en raison de leur localisation.

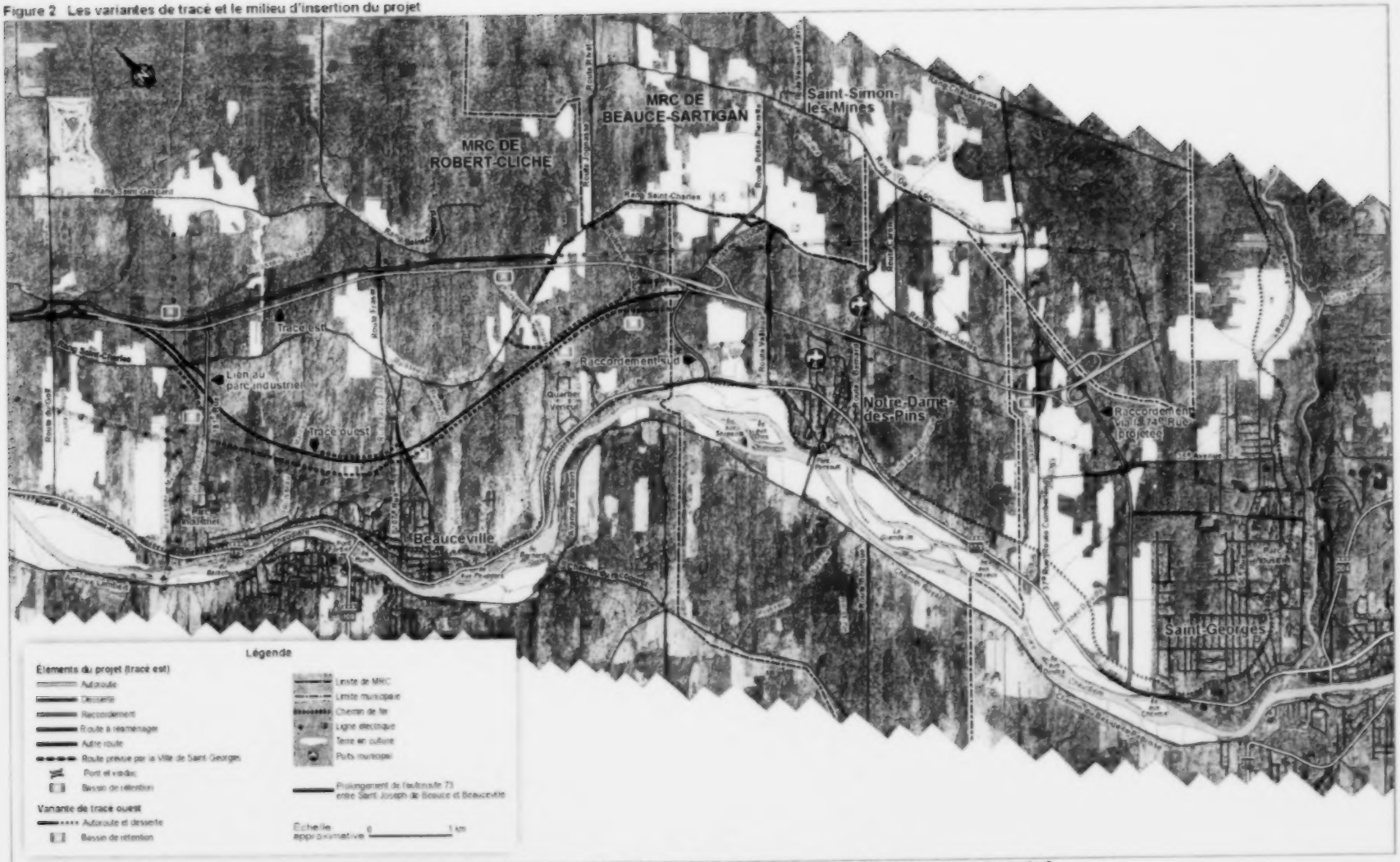
Le coût total du projet était estimé en 2006 à 148 M$, dont 118 M$ pour la construction et 30 M$ pour les études, les plans et devis et les acquisitions. Le calendrier de réalisation est tributaire de la date d'obtention du décret, de la possibilité de construire le tronçon en différentes phases et des disponibilités budgétaires du gouvernement du Québec. Il est souligné que le projet doit aussi obtenir des autorisations du gouvernement fédéral.

Figure 1 La situation régionale du projet



Sources : adaptée de PR3.1, figure 2.1 : carte routière du ministère des Transports [en ligne (4 décembre 2006) www.mtq.gouv.qc.ca/images/information/carte_routiere/PDF/web26_Chaud-Appal_sud.pdf]

Figure 2 Les variantes de tracé et le milieu d'insertion du projet



Sources : adaptée de PR3.1, figures 4.6 et 4.7 ; PR3.2, figure 5.8 ; DA17 : carte régionale du ministère des Affaires municipales et des Régions [en ligne (6 décembre 2006) : www.mamr.gouv.qc.ca/publications/cartotheque/region_12.pdf]

Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants

Le présent chapitre se veut une synthèse de l'ensemble des préoccupations et des opinions qui ont été exprimées au cours de l'audience publique. Celles-ci portent notamment sur la nécessité et l'urgence de réaliser le projet. Les attentes des municipalités directement touchées y sont présentées. Le projet et particulièrement le choix du tracé entre la route du Golf et le raccordement sud, à la limite de Beauceville et de Notre-Dame-des-Pins, soulèvent des préoccupations qui concernent entre autres l'agriculture, l'urbanisme, la qualité de vie et l'hydrologie ainsi que les habitats fauniques. Enfin, le droit à l'information et à la consultation a été discuté. Bien que plusieurs mémoires et présentations verbales regroupent des opinions semblables sur un sujet, seules quelques citations représentatives sont reprises.

Un tronçon jugé essentiel pour la région

Pour améliorer les conditions de circulation

Un porte-parole de la MRC de Beauce-Sartigan mentionne que la route 173 présente des problèmes quant à la qualité de la chaussée, la fluidité et la présence importante de trafic lourd (M. Claude Poulin, DT7, p. 34 et 35). Le Syndicat des métallos, section locale 9153 souligne que les nombreux véhicules lourds sur la route 173 et la circulation locale ne font pas bon ménage, ce qui accentue le risque d'accidents fatals (DM56, p. 1).

Le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche jusqu'à Saint-Georges constitue pour plusieurs un élément majeur devant améliorer la circulation et la sécurité routière (M. Neil Mathieu, DM19 ; M. Christian Houde, Association Québec-Boston, DT7, p. 47 ; Centre local de développement de Beauce-Sartigan, DM8, p. 7). Le maire de Saint-Simon-les-Mines s'exprime ainsi :

> [...] la construction d'une autoroute est primordiale pour notre région car, actuellement, on oblige le trafic lourd à circuler sur la 173, une route qui a été construite il y a plus de 50 ans et qui est habitée sur toute sa longueur, ce qui amène beaucoup de problèmes de circulation, exemple transport scolaire, beaucoup d'entrées privées, à peu près à tous les 50 mètres, les entrées de commerces, la circulation d'équipement agricole [...]
> (M. Martin Busque, DT7, p. 53)

Pour le Syndicat de l'enseignement de la Chaudière, et à l'instar du Comité d'éducation interordres Beauce-Etchemin :

> Prolonger l'autoroute jusqu'à Saint-Georges faciliterait également les déplacements occasionnés par la décision d'entreprendre des études à l'extérieur du territoire. La poursuite des études et le désir des jeunes de se qualifier doivent être encouragés par différentes mesures dont celle de rendre leurs déplacements plus faciles et plus sécuritaires.
> (DM50, p. 3)

Un participant a rappelé que dès 1835, Québec et Boston ont été reliées par diligence et que les voituriers y faisaient la liaison trois fois par semaine. Il a déploré que l'état des routes n'ait pas évolué au rythme du développement de l'entreprenariat beauceron :

> Si la Beauce et Saint-Georges en particulier ont pu être aussi productives dans de telles situations, imaginez ce qu'il aurait été possible de faire avec des voies carrossables ? Que de rendez-vous manqués avec l'histoire ! Le Québec s'est privé d'un essor économique considérable tout en nous limitant aussi dans notre expansion. [...] Mais nous avons une réalité à vivre, un avenir à dessiner, un héritage à transmettre, un flambeau à alimenter.
> (M. Guy-Claude Morin, DM54, p. 3)

Pour répondre adéquatement aux situations d'urgence

Certains participants estiment que le manque de fluidité et la mauvaise qualité de la route 173 constituent un problème lors de situations d'urgence. Selon le Centre de santé et de services sociaux de Beauce : « Le temps de réponse des véhicules d'urgence pour le transport des malades ou accidentés est certainement affecté par la mauvaise qualité des infrastructures routières » (DM33, p. 4).

Un médecin du Centre est d'avis :

> [...] à défaut d'avoir un hélicoptère, ça nous prend un accès direct le plus rapidement possible à notre centre de référence qui est l'Enfant-Jésus [à Québec] [...].
>
> Il m'est arrivé de faire des transferts dans les ambulances, où on a dû avertir d'avance, parce qu'il y avait encore des accidents qui bloquaient le chemin, et on était coincé, j'étais dans l'ambulance avec le traumatisé, et il a fallu attendre qu'ils déplacent les autos pour qu'on puisse passer, on n'avait pas d'autres accès.
> (M. Simon Drouin, DT6, p. 28 et 30)

Le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche apparaît comme un élément clé pour les situations d'urgence (Travailleurs ambulanciers syndiqués de Beauce inc., DM15 ; Corporation ambulancière de Beauce inc., DM14). Selon la Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches, « le prolongement de l'autoroute

Robert-Cliche (73) favorisera, entre autres, un transport ambulancier d'urgence plus rapide vers Lévis ou Québec particulièrement lorsque les infrastructures actuelles seront impraticables lors d'inondation ou d'autre événement » (DM46, p. 6).

Pour le développement régional

Le projet est vu comme un élément structurant indispensable pour la région de Chaudière-Appalaches et les régions limitrophes (M. Roger Beaudoin, DM1 ; M[me] Alice Quirion, DM6 ; MRC de Beauce-Sartigan, DM7, p. 3 ; Manac inc., DM41 ; Pôle Québec Chaudière-Appalaches, DM51, p. 6 ; Chambre de commerce des entrepreneurs de Québec, DM59, p. 4 ; M. Pierre Fortin, DM55 ; Équipements Comact inc., DM10 ; M. Raynald Fortin, Municipalité de Saint-Prosper-de-Beauce, DT5, p. 60 ; Chambre de commerce et d'industrie de Montmagny, DM49, p. 4). Certains font valoir :

> Ce projet est un outil indispensable au développement en synergie de la région Chaudière-Appalaches, des régions limitrophes comme L'Amiante et la grande région de Québec, et ce, pour le bénéfice de l'ensemble des citoyens de ce vaste territoire du sud du Québec.
> (Chambre de commerce et d'industrie de L'Amiante, DM45, p. 6)

> C'est sûr et certain que Saint-Georges en profiterait beaucoup, mais quand Saint-Georges et Beauceville en profitent, Saint-Benoît, Saint-Prosper, Saint-Côme, tout le monde en profite alentour aussi.
> (M. Jimmy Laflamme, Municipalité de Saint-Benoît-Labre, DT5, p. 67)

Le prolongement de l'autoroute est considéré par la Chambre de commerce de Saint-Georges et le Comité socioéconomique Beauce-Sartigan comme une infrastructure stratégique pour éviter que l'économie stagne (DM29, p. 6 ; DM44, p. 8). Des participants soulignent l'importance économique pour les entreprises d'avoir accès à un système routier efficace afin de donner tous les avantages possibles aux industries et commerces, d'abaisser les coûts de transport et de diminuer les temps de livraison (Centrale des syndicats démocratiques, DM35.1, p. 1 ; M. Paul-Arthur Huot, Pôle Québec Chaudière-Appalaches, DT8, p. 5 ; M. Charles Dutil, DT7, p. 19 ; Boa Francs inc., DM28, p. 1).

La Conférence régionale des élus de la Chaudière-Appalaches estime que la réalisation de ce nouvel axe dans le réseau routier régional faciliterait la mobilité des résidants de la région, et plus particulièrement celle de la main-d'œuvre, et ajoute que « ce projet aura un effet positif sur la consolidation et le développement des entreprises compte tenu, d'une part, du dynamisme industriel de notre région et, d'autre part, du facteur important de localisation et de promotion industrielle que constitue une infrastructure routière majeure » (DM39, p. 6).

Certains font valoir qu'il importe que la région de la Chaudière-Appalaches soit pourvue d'un réseau routier adéquat dans le contexte où elle est pénalisée par le fait qu'elle n'est pas considérée comme une région-ressource (M. Roger Carrette, Ville de Saint-Georges, DT5, p. 29 ; Syndicat des métallos, section locale 9153, DM56, p. 2 ; Centrale des syndicats démocratiques, DM35.1, p. 1).

Plusieurs soulignent des facteurs économiques mondiaux qui incitent à la compétitivité des entreprises. Le Syndicat des métallos, section locale 9153 indique que la libéralisation des marchés rend impératif de « fournir aux employeurs des moyens facilitant l'exportation » (DM56, p. 2). Le porte-parole du Conseil économique de Beauce indique :

> Dans le contexte de l'arrivée massive de produits asiatiques, où il faut que nos entrepreneurs travaillent très fort pour les compétitionner, tout ce qui peut être fait pour améliorer la productivité et réduire les coûts ne doit pas être négligé, pour arriver à un prix de revient qui permettra d'être compétitif.
> (M. Claude Morin, DT7, p. 30)

Le maire de Saint-Simon-les-Mines est d'avis :

> Pour l'économie d'une région, il y a des éléments qui sont plus difficiles à contrôler, exemple l'importation, le taux de change et le coût d'énergie, etc. Mais il y en a une qui est la responsabilité des décideurs, c'est de donner à nos industries, les commerçants, les travailleurs, un réseau routier adapté à la réalité d'aujourd'hui, soit une voie rapide comme autoroute.
> (M. Martin Busque, DT7, p. 53)

Il apparaît à plusieurs que le Québec doit faciliter les liens commerciaux nord-sud. Le porte-parole de la Fondation de l'entrepreneurship s'exprime ainsi : « avoir un réseau routier potable, avoir un accès sur l'immense marché américain qui est ciblé, ça va faire une différence » (M. Régis Labeaume, DT8, p. 29). La Chambre de commerce et d'industrie de L'Amiante est d'avis que l'autoroute 73 « apportera de nouvelles possibilités de commerce et nos entreprises profiteront d'une plus grande accessibilité à leurs marchés tant au Canada qu'aux États-Unis » (DM45, p. 8). En ce sens, des organismes à vocation économique font valoir que :

> [...] la ville de New York et la ville de Boston réunies dépassent largement le PIB du Canada, et c'est à peine à [...] huit heures de route de la ville de Québec. [...] La région de Québec est la seule grande région métropolitaine au Canada à ne pas être reliée directement franc sud au territoire américain par une autoroute.
> (M. Christian Houde, Association Québec-Boston, DT7, p. 46)

> Chaudière-Appalaches exporte pour plus de 2,5 G$ en biens et services annuellement, dont 92 % sont destinés aux États-Unis. Armstrong est le troisième plus important passage frontalier pour le camionnage au Québec, et plus de 170 000 camions font l'aller-retour à travers cette frontière et utilisent la route 173, [...].
> (M. Paul-Arthur Huot, Pôle Québec Chaudière-Appalaches, DT8, p. 4)

Pour la députée de Beauce-Sud :

> La route 173, à partir de Saint-Joseph jusqu'aux frontières américaines, ne répond définitivement plus aux défis de développement de la Beauce. Malheureusement, cet axe est le seul lien routier existant pour se rendre à Saint-Georges et, à plusieurs endroits, il est en piteux état en plus de ne pas représenter un lien efficace interrégional en raison de ses nombreuses zones où la limite de vitesse est réduite.
> (M[me] Diane Leblanc, DM3, p. 2)

Pour favoriser le recrutement de la main-d'œuvre

La désuétude des infrastructures routières est également perçue comme un obstacle au recrutement dans la région : « ça nuit aux investisseurs, et ça nuit aussi à la main-d'œuvre car, dans la Beauce, on manque de main-d'œuvre spécialisée, et si on avait une qualité de vie via l'autoroute qui serait là, on aurait plus de facilité à recruter cette main-d'œuvre là, cette main-d'œuvre spécialisée » (M[me] Brigitte Busque, Comité socio-économique Baeuce-Sartigan, DT6, p. 35). Ainsi, le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche favoriserait le recrutement par les entreprises (M. Jimmy Laflamme, Municipalité de Saint-Benoît-Labre, DT5, p. 66 ; Radio-Beauce inc., DM48). Pour Boa-Franc inc. :

> [...] le prolongement de l'autoroute 73 nous permettra d'étendre substantiellement notre bassin de recrutement jusqu'à la rive sud de Québec et même la région urbaine de Québec. [...] l'accessibilité plus rapide et sécuritaire de la grande région urbaine de Québec à partir de Saint-Georges nous permettra d'attirer des candidats et candidates de l'extérieur qui viendront s'établir dans la région.
> (DM28, p. 2)

Le problème de recrutement se fait aussi sentir dans le secteur de la santé : « c'est beaucoup plus facile d'avoir des médecins sur place lorsqu'ils sont capables de prendre une autoroute et s'en venir ici, et ils ont l'impression qu'ils ne sont pas à l'autre bout du monde. [...] on manque de docteurs et on a trop d'accidents » (M. Simon Drouin, DT6, p. 28 et 29). La situation est également décriée par des représentants du secteur de l'éducation (Comité d'éducation interordres Beauce-Etchemin, DM32, p. 3 ; Syndicat de l'enseignement de la Chaudière, DM50, p. 3).

Pour développer le tourisme

Plusieurs voient dans le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche jusqu'à Saint-Georges une opportunité de développer le tourisme, estimant que les conditions routières qui existent sur la route 173 créent un frein au développement touristique de la région de Chaudière-Appalaches (M. Neil Mathieu, DM19, p. 3 ; M. Christian Houde, Association Québec-Boston, DT7, p. 47 ; Municipalité de Saint-Côme-Linière, DM16, p. 2 ; M. Paul-Arthur Huot, Pôle Québec Chaudière-Appalaches, DT8, p. 6).

Le Centre local de développement de Beauce-Sartigan estime aussi que la réalisation du projet aura des effets positifs sur l'industrie touristique. Son porte-parole a cité l'un des projets en développement qui pourraient en bénéficier :

> [...] on appelle ça le circuit Vélo village, c'est des circuits de promenade en vélo qui relient les différents villages sur le territoire Beauce-Sartigan et Etchemins. Donc, en libérant la route 173, [...] ça devient plus sécuritaire pour les gens qui pourraient avoir à traverser ou à circuler autour de la route 173, tout le long de la vallée.
> (M. Jean Breton, DT6, p. 24)

Pour l'équité

Le Comité socioéconomique Beauce-Sartigan « considère depuis longtemps comme un droit le prolongement de l'autoroute de la Beauce jusqu'à Saint-Georges ainsi qu'un investissement d'équité et aussi un préalable à la survie, à la croissance et au développement de notre région » (DM44, p. 4). La porte-parole du Centre de santé et de services sociaux de Beauce estime que « c'est une affaire d'équité, de sécurité et, globalement, de santé pour toute la population » (M^{me} Suzanne Bougie, DT6, p. 27). Le maire de la Ville de Saint-Georges renchérit :

> [...] l'autoroute, c'est une question d'équité et de justice. Nous estimons qu'en matière routière, on n'a pas ce qui nous est dû au Québec, par rapport aux impôts que nous payons, au nombre de citoyens que nous sommes et des contributions qu'on a apportées historiquement et actuellement à l'économie québécoise.
> (M. Roger Carette, DT5, p. 27)

Le parachèvement de l'autoroute Robert-Cliche constitue également une question de fierté pour plusieurs (Municipalité de Saint-Théophile, DM26 ; M. Jean Rhéaume, DT5, p. 64 ; M. Harold Guay, Ville de Sainte-Marie, DT8, p. 30 et 31 ; M. Raynald Fortin, Municipalité de Saint-Prosper-de-Beauce, DT5, p. 61).

Garder le cap sur 2010

Plusieurs soulignent l'urgence de compléter l'autoroute Robert-Cliche. C'est le cas notamment du Centre financier aux entreprises Desjardins de Chaudière-Sud et de la Caisse Desjardins de Saint-Georges : « tout retard dans le prolongement de l'autoroute 73 a un effet néfaste sur les activités économiques de notre clientèle, tant manufacturière, socioéconomique et touristique. [...] les autorités [doivent mettre] tout en œuvre afin d'accélérer au maximum le déroulement des travaux » (DM40). Le Comité d'éducation interordres Beauce-Etchemin estime pour sa part que « ce qui est important, c'est que l'autoroute soit construite le plus rapidement possible jusqu'à Saint-Georges, et ce, jusqu'à la route 204, et qu'on y affecte les ressources nécessaires pour respecter l'échéancier qui avait été annoncé » (DM32, p. 4).

Ce message d'urgence a aussi été livré par un grand nombre de participants et plusieurs insistent pour que le tronçon d'autoroute entre Beauceville et Saint-Georges soit terminé en 2010. Plusieurs d'entre eux, dont la Ville de Saint-Georges, estiment que les travaux doivent se faire par la méthode de « chantier multipoints » permettant la réalisation de diverses parties de tronçon en même temps dans le but d'accélérer la réalisation du projet (DM31, p. 16).

La Conférence régionale des élus de la Chaudière-Appalaches a indiqué que, « depuis 1990, de nombreuses résolutions ou interventions relatives à la réalisation de l'autoroute 73 jusqu'à Saint-Georges ont été effectuées par la Conférence régionale des élus ou son prédécesseur, le Conseil régional de concertation et de développement » (DM39, p. 7).

Le porte-parole de la MRC de Beauce-Sartigan résume ainsi les propos que plusieurs ont tenus lors de l'audience publique : « On espère et on souhaite, et on demeure convaincu que c'est réalisable pour l'année 2010, et ce, à quatre voies » (M. Luc Lemieux, DT7, p. 33).

Les attentes des municipalités directement touchées

La Ville de Beauceville a souligné qu'une étude réalisée pour son compte et celui du ministère des Transports a conclu que le prolongement de l'autoroute aura des effets négatifs pour les commerçants de la route 173. Elle estime que, contrairement aux autres municipalités desservies par l'autoroute 73, la configuration proposée

« n'offrirait aucune possibilité de retombées économiques pour Beauceville, si ce n'est la voie de desserte du parc industriel » (DM37, p. 2).

La Ville demande un axe nord-sud entre la route du Golf et la route Fraser permettant de donner une opportunité de développement économique et une solution de rechange à la circulation locale et régionale advenant un incident majeur dans le parc industriel ou une inondation de la rivière Chaudière (DM37, p. 3 ; M. Jacques Francœur, DT4, p. 31). Elle pose les conditions suivantes pour accepter le tracé est :

- Déplacer la voie de desserte du parc industriel sur le rang Saint-Charles.
- Aménager et rénover le plus rapidement possible le rang Saint-Charles entre la route du Golf et la route Fraser avec structure et asphalte selon la proposition du ministère des Transports.
- Élargir la route 173 jusqu'à la voie ferrée de 2 à 3 voies et avec larges épaulements pavés depuis la voie ferrée jusqu'au bas de la route du Golf.
- Suggérer à la Commission de protection du territoire agricole du Québec de permettre un développement commercial, touristique, résidentiel depuis le rang Saint-Charles jusqu'au haut de la route du Golf. Permettre le développement commercial et résidentiel en bordure du rang Saint-Charles entre la voie de desserte du parc industriel et la route Fraser.

(DM37, p. 3 et 4)

La municipalité de Notre-Dame-des-Pins, quant à elle, déplore le fait que le ministère des Transports n'ait pas pris en compte ses demandes quant à la localisation du tracé. Elle demande qu'il soit déplacé à la hauteur du noyau urbain notamment pour permettre son développement (DM43, p. 5 ; DM43.1). Le maire de cette municipalité a signalé que des gens achètent des terrains tout près du tracé de l'autoroute : « je pense, en toute honnêteté, qu'ils ne sont pas au courant du tracé de l'autoroute parce qu'ils n'achèteraient pas de terrain là (M. Viateur Boucher, DT5, p. 40).

Un autre aspect qui préoccupe la municipalité concerne l'approvisionnement en eau potable puisque le tracé de l'autoroute s'approche des puits municipaux. Le maire a indiqué que la municipalité a fait des investissements considérables pour la recherche d'un puits et qu'elle demande des garanties quant à la protection de son infrastructure d'approvisionnement en eau potable (M. Viateur Boucher, DT5, p. 40 ; DM43, p. 5).

Pour sa part, la municipalité de Saint-Simon-les-Mines fait valoir les éléments suivants :

> Étant une municipalité où l'agriculture est importante sur notre territoire, nos inquiétudes étaient plus à ce niveau, [...] il y a deux entreprises agricoles qui sont concernées par le projet. On a demandé [au ministère des Transports] de faire

> tout ce qui était possible pour qu'il y ait le moins de perte de sols en culture [...] afin de ne pas nuire à leur rentabilité [...]. Pour ce qui est de la route de raccordement, on a demandé au Ministère que la partie de la route Petite-Pierrette [...] soit remise en sol agricole.
> (M. Martin Busque, DT7, p. 51 et 52)

La municipalité demande au ministère des Transports d'augmenter la capacité portante du rang Saint-Charles puis de conserver sous sa responsabilité les routes Petite-Pierrette et Veilleux (*ibid.*, p. 52).

La Ville de Saint-Georges demande quant à elle :

> [que soit prise] de façon urgente et ferme les décisions et mesures nécessaires à l'amenée de l'autoroute de la Beauce à la route 204 à Saint-Georges comme prévu en 2010.
>
> [...] que le ministre des Transports du Québec, avec l'accord du gouvernement, établisse un échéancier d'urgence pour la construction du segment manquant de l'autoroute de la Beauce depuis la route du Golf de Beauceville jusqu'à la route 204 à Saint-Georges.
>
> [...] que le ministre des Transports du Québec, au nom du gouvernement du Québec, confirme aux gestionnaires concernés du Ministère et de la Direction régionale de celui-ci en Chaudière-Appalaches les crédits requis à la construction du segment manquant de l'autoroute de la Beauce jusqu'à la route 204 selon le calendrier que M. le Ministre a évoqué le 11 octobre 2006 en affirmant que l'échéance prévue de 2010 demeurait possible.
>
> [...] de prendre les mesures nécessaires pour que les travaux de construction du segment manquant de l'autoroute de la Beauce puissent être entrepris selon la méthode dite de « démarrage multipoint » étant entendu que certains de ces points pourraient être le carrefour giratoire de la route 204, le pont de la Famine ou la limite nord de Saint-Georges, ou autres ; nous demandons qu'il en aille semblablement pour les étapes des plans et des acquisitions de terrains.
>
> [...] d'émettre dans les jours qui viennent le « certificat de recevabilité » qui permettra d'accélérer l'étape de la section 74e Rue/route 204 et de l'intégrer au calendrier global.
> (DM31, p. 10 à 17)

Les enjeux des variantes de tracé

Le segment autoroutier entre la route du Golf à Beauceville et le raccordement sud à la limite de Notre-Dame-des-Pins suscite beaucoup de préoccupations à différents points de vue. Les variantes est et ouest présentent des enjeux qui concernent l'agriculture, l'urbanisme, la qualité de vie des citoyens, l'hydrologie et la faune.

L'agriculture

Les agriculteurs considèrent que la perte de superficie de sols en culture occasionnée par le tracé est que privilégie le promoteur leur ferait mal. Ils font valoir qu'il n'est pratiquement plus possible de remplacer les terres en culture et soulignent les difficultés d'exploitation que ce tracé engendrerait de même que le fardeau économique que cela leur imposerait. Le Syndicat de l'UPA de l'Érable estime ainsi :

> Le tracé projeté et retenu par le ministère des Transports aurait pour effet de soustraire près de 6 hectares en culture dans le secteur de Beauceville/Saint-Simon-les-Mines, comparativement à la variante du tracé ouest (plus près de Beauceville) qui n'affecterait aucune superficie en culture [...]. Puisque les superficies en culture sont restreintes – elles représentent 9,2 % du territoire de Beauceville – il devient impératif [...] d'assurer leur protection. La perte de ces superficies ne peut d'ailleurs être compensée à court terme par la mise en culture de superficies boisées, puisque plusieurs années seront nécessaires pour réaliser de tels travaux et assurer des rendements équivalents.
> (DM18, p. 2)

Des agriculteurs directement concernés par la variante est soulignent :

> En premier lieu, la perte de plus de six hectares de terre agricole non trouvable à moins de huit kilomètres à la ronde, ce qui est impensable dans mon cas, toutes les terres agricoles environnantes ayant été plantées en forêt depuis plus de trente ans. Nous devrons ainsi diminuer nos entreprises à cause de la perte fourragère et la perte de superficie pour l'épandage de l'engrais (fumier ou autre). Près de treize acres dans mon cas avec le tracé est.
> (M. Guy Quirion, DM21, p. 1)

> J'estime que je vais perdre entre 15 et 20 acres de terre agricole par le tracé est. [...] Si le promoteur avait informé la MRC de la remise en question du tracé de référence [tracé ouest] en 1997, je n'aurais jamais fait l'acquisition de cette nouvelle ferme. Mes investissements me causent aujourd'hui de l'incertitude et du stress à moi et à ma famille [...]. Il faut comprendre que le tracé est me coupera environ 10 % de mes terres en culture et je devrai réduire d'autant mon cheptel. Je pourrai vendre l'équivalent de mon quota et mes revenus proviendront alors du cheptel restant. Ces revenus ne me permettront toutefois pas de rencontrer mes obligations financières. [...] Les sommes que nous investissons et les retombées économiques locales de nos entreprises valent bien n'importe quelle autre entreprise du parc industriel.
> (Ferme Bertnor inc., DM58, p. 2 et 3)

> Actuellement, j'ai investi 1,5 M$ l'année passée sur ma ferme, et j'ai trois enfants qui prennent la relève avec moi, ils sont en formation actuellement. [...] Et quand on perd 15 acres de terrain, bien, on vient de perdre aussi des superficies d'épandage, on vient de perdre de la production. C'est un ensemble. Ça fait que là, [...] on se fait étouffer. Automatiquement, on diminue, notre rentabilité diminue.
> (M. Mario Grondin, Ferme Grondinvil inc., DT8, p. 17 et 22)

Le Syndicat de l'UPA de l'Érable insiste pour que soit pris en considération le fait que les exploitations agricoles touchées par le tracé est ont fait l'objet d'une consolidation et d'un développement au cours des dernières années et que des investissements et travaux importants y ont été faits (DM18, p. 2 et 3). Des agriculteurs font remarquer à cet égard :

> Et pour refaire des champs, je ne sais pas si vous avez déjà fait de la terre neuve, ça prend 15-20 ans avant d'avoir une rentabilité dans le champ. Ça fait qu'on n'en a pas de rentabilité. Ces champs-là, ça vaut de l'or pour nous autres, même si ce n'est pas de grandes superficies.
> (M. Mario Grondin, DT1, p. 115)

> [...] on ne peut même pas penser les agrandir et là, on envisage de nous en soustraire.
> (M. Pierre Giguère, Syndicat de l'UPA de l'Érable, DT7, p. 10)

Un participant fait valoir que « les terrains agricoles du secteur du tracé ouest ont, à toutes fins utiles, été concédés par les producteurs à cause de la proximité du périmètre urbain et de la pression exercée par les développements économique, résidentiel et commercial » (M. H. Marcel Veilleux, DM2, p. 4).

L'urbanisme

Les tenants du tracé ouest y voient un avantage urbanistique significatif pour la ville de Beauceville :

> Le tracé ouest permet d'offrir un avantage économique supplémentaire par le redéploiement de la structure commerciale de Beauceville et par son potentiel de diversification de l'économie locale. [...] La variante de tracé ouest permet le redéploiement d'une stratégie commerciale le long de l'axe routier [...].
>
> La variante de tracé ouest, étant localisée de façon beaucoup plus stratégique, [...] permet de circonscrire le développement urbain de Beauceville, protège le périmètre d'urbanisation contre les nuisances engendrées par certaines activités d'élevage et favorise le développement harmonieux des différents usages du territoire.
> (Groupe de citoyens du rang Saint-Charles en faveur du tracé ouest, DM22, p. 21, 24 et 35)

> Advenant le passage de l'autoroute à partir de la variante ouest, Beauceville pourrait envisager son développement dans une perspective intéressante et plus structurée à moyen et long terme.
> (Syndicat de l'UPA de l'Érable, DM18, p. 6)

Pour d'autres, la variante du tracé est apparaît toutefois plus avantageuse sur le plan urbanistique : « Notre ville est située dans une vallée et la construction est déjà limitée par la topographie. Il est vital pour Beauceville de conserver le plus de terrains

possible pour promouvoir la construction résidentielle » (M^me^ Nellie Roy et M. Daniel Mercier, DM30, p. 2).

La qualité de vie

La majorité des participants en faveur du tracé est le sont pour des considérations de qualité de vie. Ils font valoir que ce tracé occasionnerait moins de nuisance pour les résidants de Beauceville (M^me^ Alice Quirion, DM6 ; M. Marc Mercier, DM12 ; M^me^ Gabrielle Mercier, DM23 ; M. Raymond Fluet, DM24 ; M^me^ Martine Poulin, DM38, p. 1). La Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches est également en faveur de ce tracé :

> [...] le rapprochement de la trame urbaine de Beauceville par le tracé ouest aurait pour effet d'accroître le nombre et l'importance des impacts négatifs sur le bruit ambiant. [...] Nous considérons que le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges est acceptable d'un point de vue de santé publique. Nous estimons que la réalisation du « tracé du moindre impact » présenté par le promoteur constitue la meilleure option.
> (DM46, p. 7 et 16)

L'hydrologie

L'hydrologie constitue un élément important pour les tenants du tracé est (M. Léo Poulin, DM4, p. 2 ; M^me^ Nellie Roy et M. Daniel Mercier, DM30, p. 2 ; M^me^ Martine Poulin, DM38). Selon la députée de Beauce-Sud :

> On connaît déjà depuis longtemps les fameux problèmes d'inondations que le secteur Beauceville/Saint-Georges vit presque à chaque printemps et même parfois en d'autres périodes de l'année. Il semble inconcevable d'en rajouter. On doit donc s'appuyer sur le tracé est pour un meilleur respect des conditions de drainage et d'écoulement des eaux des cours d'eau.
> (M^me^ Diane Leblanc, DM3, p. 3)

Les contraintes hydriques invoquées par le ministère des Transports n'ont pas convaincu des tenants du tracé ouest : « Il est effectivement très difficile de croire que l'ajout d'une infime surface imperméable sur une grande vallée présentant déjà une sensibilité très élevée au ruissellement augmente de manière significative les débits de crue » (Groupe de citoyens du rang Saint-Charles en faveur du tracé ouest, DM22, p. 40).

La porte-parole du Groupe de citoyens ajoute que le tracé ouest pourrait même s'avérer un outil de gestion pour réduire l'apport des sous-bassins versants vers la rivière Chaudière si les bassins de rétention prévus étaient conçus comme des

ouvrages de gestion des précipitations des bassins versants traversés (M^me^ Josée Bilodeau, DT5, p. 23 et 24).

Des craintes ont aussi été exprimées devant la fragilité du ruisseau Fraser situé près du tracé est. Certains jugent que les berges sont instables et sensibles à l'érosion, pouvant provoquer des pertes de sol en culture (M. Mario Grondin, Syndicat de l'UPA de l'Érable, DT7, p. 13 ; M. Patrick Mathieu, DT8, p. 44 et 45).

Les habitats fauniques

Certains font valoir que le tracé est traverse un secteur où il y a une plus grande abondance de cerfs de Virginie et que cela pourrait entraîner plus de collisions avec la grande faune contrairement au tracé ouest qui longe le secteur urbain (M. Guy Quirion, DM21, p. 2 ; M. Patrick Mathieu, DT8, p. 41 ; Groupe de citoyens du rang Saint-Charles en faveur du tracé ouest, DM22, p. 34).

Des citoyens ont également signalé la vulnérabilité des habitats du ruisseau Fraser face aux sels de déglaçage :

> Le tracé est [...] longe l'un des meilleurs ruisseaux à truites mouchetées du territoire de Beauceville sur une distance de plus de trois kilomètres en pente vers le nord-est, ce qui nécessite le double d'abrasif pour le déglaçage qu'une pente sud-ouest comme celle du tracé ouest.
> (M. Guy Quirion, DM21, p. 3)

Des mesures complémentaires

Plusieurs participants estiment important de mettre en place des mesures visant à atténuer les impacts du projet. Ces mesures ont trait notamment au climat sonore, à la migration du monoxyde de carbone au cours du dynamitage et à l'impact visuel de l'autoroute (Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches, DM42, p. 11 ; Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches, DM46, p. 12 à 15 ; M. André Morasse, DT7, p. 25).

La qualité de l'eau potable préoccupe également. À cet effet, des études approfondies et un suivi sont demandés pour sa protection (MRC de Beauce-Sartigan, DM7, p. 5 ; Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches, DM42, p. 10 ; Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches, DM46, p. 9).

Le Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches estime que le ministère des Transports devrait prévoir un plan de gestion des matières résiduelles durant les

travaux et inclure des clauses à cet effet dans les devis de construction. Il propose également une période de restriction pour le déboisement afin de protéger la faune avienne. Il souhaite qu'une attention particulière soit portée à la protection des milieux humides et aquatiques. Le Conseil tout comme la Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches réclament des mesures afin de réduire les collisions avec la grande faune (DM42, p. 4 à 8 et 12 ; DM46, p. 14). Le Comité de bassin de la rivière Chaudière II suggère aussi que le ministère des Transports prenne des mesures pour protéger la faune et la flore aquatique (DM36, p. 4).

La transformation du rang Saint-Charles

La Ville de Beauceville propose de transformer le rang Saint-Charles en axe commercial, industriel et résidentiel pour compenser les pertes économiques dans la municipalité :

> Nous, on a axé beaucoup sur ça [le rang Saint-Charles] parce que c'est le seul endroit où on peut espérer un développement commercial. [...] On pourrait pousser le trafic là quand il nous arrive des inondations, [...] on sait qu'est-ce que c'est qu'une situation d'urgence. Et à ce moment-là, [on pourrait] contourner Beauceville facilement [...].
> (M. Jean-Guy Bolduc, DT3, p. 8 et 9)

À cet égard, la municipalité de Saint-Simon-les-Mines demande de considérer les éléments suivants :

- l'augmentation du débit de circulation entre la route Fraser et la proximité de la future bretelle d'accès à l'autoroute ;
- l'augmentation du trafic lourd ;
- l'infrastructure actuelle inadéquate pour répondre à ces besoins ;
- l'augmentation des coûts d'entretien de ce rang qui sont entièrement à la charge de la municipalité.

(DM17.2)

Le Syndicat de l'UPA de l'Érable exprime son opposition à la proposition de la Ville de Beauceville et craint « des inconvénients supplémentaires aux propriétaires agricoles qui utilisent cette voie secondaire dans la réalisation de leurs activités » (DM18, p. 5). Son représentant ajoute : « C'est une zone où on avait la paix [...] pour faire nos activités agricoles. Bien là, on va être encore plus encerclé encore » (M. Mario Grondin, DT7, p. 17). D'autres sont d'avis que l'intégrité du rang Saint-Charles doit être préservée : « Il faut voir les paysages automnales de toute la vallée à cette hauteur et la luminosité des agglomérations urbaines dans l'obscurité la plus totale de ce milieu rural » (Groupe de citoyens du rang Saint-Charles en faveur du tracé ouest,

DM22, p. 26 et 27). Sa porte-parole souligne qu'il offre « aux visiteurs et aux générations à venir de magnifiques percées visuelles sur toute la vallée » (M[me] Josée Bilodeau, DT5, p. 21).

La proposition de la Ville de Beauceville est perçue comme étant démesurée par une entreprise agricole touchée par le projet :

> On croirait revivre l'époque des développeurs de Mirabel avec leurs grands projets d'expansion qui ne se sont pas réalisés, mais qui ont hypothéqué une grande partie du territoire agricole pour les générations futures.
> (Ferme Grondinvil inc., DM20.2, p. 2)

La désuétude de la route 173

Plusieurs participants jugent qu'il faut améliorer également la route 173 entre Beauceville et Saint-Georges : « Si nous portons un intérêt particulier à ce projet d'autoroute, c'est que depuis trop longtemps la route 173 est meurtrière et négligée. Cette route comporte de multiples dangers avec ses courbes prononcées et son pavage parsemé de trous réparés tant bien que mal au fil des ans » (M. Roland Poulin, DM27, p. 1). Ce constat est partagé par de nombreux participants qui demandent des mesures urgentes pour corriger la situation.

La Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches fait appel au ministre des Transports pour faire du réaménagement de la route 173 une pierre deux coups :

> Que le promoteur supporte les municipalités de Beauceville et de Notre-Dame-des-Pins dans leurs efforts de réaménagement de la route 173 à la hauteur du noyau urbain, afin d'en faire un milieu plus accueillant qui stimulera la vie sociale et l'activité commerciale.
> (DM46, p. 14)

Le droit à l'information et à la consultation

Certains considèrent qu'il y a eu un manque d'information relative au projet. Ils ont appris tardivement qu'ils seraient touchés par un tracé qui, malgré son existence depuis plusieurs années, ne leur aurait jamais été présenté :

> C'est à ce moment [12 mai 2004], soit sept ans plus tard, que les citoyens ont appris pour la première fois l'existence de la variante de tracé est. Même les citoyens susceptibles de perdre leur résidence principale, bien peu nombreux

> pourtant, n'ont pas reçu d'information particulière ou d'invitation à une rencontre préalable avant cette séance.
> (M[me] Josée Bilodeau, DT5, p. 18)

Plusieurs personnes ont soutenu qu'il serait avantageux que les avis de projets des promoteurs soient rendus publics et expédiés aux municipalités concernées de même qu'aux MRC. Un représentant de la MRC de Beauce-Sartigan s'exprime ainsi : « Alors le plus tôt on sait quel projet s'en vient, le plus tôt ça permet à la région, aux élus, aux décideurs, de s'asseoir avec les ministères concernés [...], ça nous permet peut-être de cheminer vers un avis d'intervention qui va déjà faire l'objet d'un consensus entre les ministères concernés et les élus locaux, et le milieu régional » (M. Claude Poulin, DT7, p. 42).

Le maire de Notre-Dame-des-Pins ajoute : « si l'on avait pu se prononcer avant, et si il y avait quelqu'un qui se serait donné la peine de nous écouter, on aurait pu faire valoir nos idées, notre demande » (M. Viateur Boucher, DT5, p. 45). La députée de Beauce-Sud a indiqué pour sa part :

> Puisque les municipalités sont mises au courant de ce qui s'en vient mais que les citoyens ne le savent pas, je pense qu'on devrait inviter plus rapidement les citoyens concernés dans ces projets-là. [...] je pense que la population a droit à l'information, [...] que toutes les personnes qui sont concernées par ces dossiers-là devraient être informées le plus rapidement possible.
> (M[me] Diane Leblanc, DT5, p. 50 et 51)

Afin qu'à l'avenir les projets soient plus acceptables le Groupe de citoyens du rang Saint-Charles en faveur du tracé ouest estime que la description du projet et de ses variantes devrait être plus précise dans l'avis de projet et les modalités de consultation du public, plus rigoureuses. Il suggère la désignation d'une personne-ressource au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de Parcs afin d'informer les citoyens de l'avancement de l'étude (DM22, p. 11 ; M[me] Josée Bilodeau, DT5, p. 19).

Un soutien aux citoyens directement concernés

Des citoyens vivent difficilement la présente situation. L'un d'eux s'exprime ainsi : « Ce projet m'empêche de faire des projets mineurs sur mon terrain et dans ma maison. En plus ceci apporte beaucoup d'inquiétude et de stress de vivre dans l'incertitude. Je vais tout [faire] pour que mes enfants ne vivent pas ce stress » (M. Raymond Fluet, DM24).

La Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches propose :

> Qu'un suivi psychosocial soit disponible pour les résidants touchés par les acquisitions, le confinement et le fractionnement des lots afin d'apporter un soutien et de l'aide à ces derniers, si nécessaire ;
>
> Qu'un programme de soutien à la communauté (formation d'un comité de suivi, etc.) soit élaboré par le promoteur en collaboration avec les autorités municipales, afin de dynamiser le milieu et de faciliter la transition de l'activité économique. (DM46, p. 14)

Le Comité socioéconomique Beauce-Sartigan et plusieurs chambres de commerce de la région estiment que « le promoteur doit considérer les doléances des propriétaires lésés par le projet » (DM44, p. 11 ; Chambre de commerce et d'industrie de L'Amiante, DM45, p. 8 ; Chambre de commerce et d'industrie de Montmagny, DM49, p. 9 ; Chambre de commerce de Saint-Georges, DM29, p. 10).

Chapitre 2 La raison d'être du projet

À l'intérieur du présent chapitre, la commission analyse l'opportunité de réaliser le projet. Les objectifs visés par le ministère des Transports et le cadre d'élaboration du projet sont d'abord traités. Suivent les aspects touchant les problèmes de circulation observés sur la route 173 entre Beauceville et Saint-Georges de même que la solution privilégiée par le Ministère.

Les objectifs et le cadre d'élaboration du projet

Le ministère des Transports planifie depuis le début des années 1970 la réalisation de l'autoroute 73 entre Québec et Saint-Georges. En prolongeant l'autoroute entre Beauceville et Saint-Georges, il vise à :

- améliorer l'efficacité des liaisons routières entre la région de Québec et la ville de Saint-Georges ;
- répondre à l'augmentation du débit de circulation sur la route 173, notamment en ce qui concerne le transport des produits industriels ;
- résoudre les problèmes de fonctionnalité et de sécurité de la route 173 ;
- soutenir le développement économique de la Beauce.

Depuis 1973, le Ministère a mis en service plusieurs tronçons de l'autoroute 73, totalisant 62 km entre l'agglomération de Québec et Saint-Joseph-de-Beauce (figure 1). La route 173 prend le relais à partir de cette municipalité. Le tracé de référence du projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges a été établi en 1986. À la suite d'une étude d'opportunité réalisée en 1992, le Ministère scindait ce projet en deux tronçons.

Le tronçon entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville a fait l'objet d'une étude d'impact complétée en juin 2000 et a été autorisé par le gouvernement du Québec en février 2002[1]. La construction de ce tronçon a débuté au printemps de 2004 et la mise en service est prévue pour l'automne de 2007 (DA37, p. 9).

1. Le décret 87-2002 concerne la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Saint-Joseph et Beauceville, le 6 février 2002 (DB24). Soulignons que le décret 322-2006 du 13 avril 2006 a apporté certaines modifications à ce décret, visant notamment la reconstruction du chemin du Golf et le réaménagement de son intersection avec la route 173 (DB25).

En ce qui concerne le tronçon entre Beauceville et Saint-Georges qui fait l'objet du présent examen, le ministère des Transports déposait en mai 2002 un avis de projet au ministre de l'Environnement. Cet avis comportait un tracé de référence s'apparentant à celui connu depuis 1986, désigné par la suite comme le tracé ouest, et incluait un raccordement à la route 173 à la hauteur de la route Bernard à Notre-Dame-des-Pins ainsi qu'un rabattement de l'autoroute sur la route 173 dans l'axe de la route Cumberland (57e Rue) à l'entrée nord de Saint-Georges. Des liens avec les parcs industriels de Beauceville et de Saint-Georges étaient également prévus. Ce tracé de même que ces raccordements devaient faire l'objet d'études plus approfondies et d'autres variantes pouvaient être examinées en fonction notamment des impacts appréhendés sur les composantes du milieu (PR1, p. 5 et 6 ; PR1.1).

En octobre 2002, le ministère des Transports a rencontré les représentants municipaux et, au début de l'année 2003, les possibilités de tracés ont fait l'objet d'entrevues sur une base confidentielle lors d'une étude de perception sur les enjeux auprès de certains organismes du milieu (DB40 ; PR8.2). Les propriétaires de lots susceptibles d'être touchés par le projet ont également été rencontrés en février et mars 2003 afin d'établir un portrait des activités agricoles et sylvicoles et les impacts appréhendés sur celles-ci, sans toutefois présenter les variantes de tracé (PR8.1 ; Mme Laurence Goesel, DT1, p. 112). Ce n'est qu'à partir de mai 2004 que la population a été informée officiellement de l'existence d'une nouvelle variante de tracé et invitée formellement à se prononcer sur celle-ci (PR8.6 ; Mme Madeleine Lindsay, DT1, p. 52). Mentionnons que l'hypothèse d'une nouvelle variante de tracé dans le secteur de Beauceville, désignée comme le tracé est, avait déjà été envisagée en 1998 par le ministère des Transports, soit bien avant le dépôt de l'avis de projet (PR3.1, p. 3-38 et 4-2 ; Mme Madeleine Lindsay, DT1, p. 51).

En novembre 2004, lorsque l'étude hydraulique a été complétée, le ministère des Transports a présenté à la population le tracé qu'il privilégiait, soit le tracé est, le considérant de moindre impact (PR8.6 ; DB41 ; Mme Madeleine Lindsay, DT1, p. 51 et 52). Certains éléments de ce tracé ont par la suite été optimisés durant l'automne de 2005 et après le dépôt de l'étude d'impact.

Le Ministère projette de compléter l'autoroute 73 par la réalisation d'un tronçon entre l'entrée nord de Saint-Georges et la route 204.

Les déficiences de la route 173

La route 173 constitue, avec les tronçons de l'autoroute 73 mis en service, l'axe principal de transport reliant la région de Québec au Maine tout en desservant les

municipalités situées le long de cet axe dont Beauceville, Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges. La route 173 donne notamment accès aux routes 108, 204, 271 et 276, assurant ainsi la liaison entre les secteurs de la Beauce et les autres régions du Québec. Cette route, classifiée par le ministère des Transports comme une route nationale, sert actuellement à la circulation de transit tout en donnant accès aux principaux pôles d'activités locales et aux propriétés riveraines. La fonction locale s'avère conflictuelle avec la vocation nationale de la route 173 entre Beauceville et Saint-Georges[1].

Selon le ministère des Transports, les problèmes de fluidité et de sécurité sur la route 173 entre Beauceville et Saint-Georges résultent de la proportion élevée du transport lourd qui l'emprunte ainsi que des fortes pentes et des déficiences géométriques de la route à plusieurs endroits : largeur des voies et des accotements ne répondant pas aux normes, courbes sous-standards, visibilité réduite et possibilités de dépassement limitées. Les secteurs urbanisés de Beauceville et de Notre-Dame-des-Pins où les conflits de circulation sont plus nombreux en raison des accès, des carrefours, des virages à gauche et des arrêts fréquents sont également à l'origine des problèmes de circulation.

Pour le ministère des Transports, cette route n'a plus la capacité suffisante pour répondre au volume croissant de circulation, et ne remplit plus son rôle de route nationale. Le Ministère prévoit que, sans intervention, les problèmes de circulation devraient s'accroître dans le corridor de la route 173 entre Beauceville et Saint-Georges.

La fluidité de la circulation

Selon les données du ministère des Transports pour l'année 2003, les débits journaliers moyens annuels (DJMA) sur la route 173 entre la route du Golf à Beauceville et l'entrée nord de Saint-Georges variaient de 11 000 à 16 500 véhicules, à l'exception du secteur urbain de Beauceville où le débit journalier atteignait 19 600 véhicules à la hauteur de la 107e Rue et de la route Fraser. Avec l'hypothèse d'un taux de croissance annuelle des débits journaliers de 0,4 à 0,5 %[2] évalué par le Ministère, l'augmentation serait de l'ordre de 1 200 véhicules par jour au nord de Beauceville et d'environ 2 400 véhicules au nord de Saint-Georges à l'horizon 2031

1. Selon la classification fonctionnelle des infrastructures routières du ministère des Transports, les autoroutes et les routes nationales sont conçues pour répondre à de forts débits de circulation avec un pourcentage élevé de véhicules lourds et ont comme objectif la fluidité de la circulation et empêchent ou limitent l'accès aux propriétés riveraines. De plus, les axes routiers de type autoroute et route nationale assurent en priorité les liens de nature régionale ou de circulation de transit (DA19, p. 2 à 8).

2. Lors de la mise à jour de l'étude d'opportunité de 1992, une faible croissance, voire une stabilisation des débits a été observée sur la route 173 pour la période de 1999 à 2003 (PR8.7, p. 3-3).

(PR8.7, p. 2-7 et p. 3-5). Par ailleurs, en 2003, la proportion moyenne du trafic lourd constituait 9 % de l'ensemble des déplacements durant le jour[1].

En 2003, les débits en période de pointe[2] sur la route 173 entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins se situaient au-delà de la capacité théorique maximale de cette route, faisant en sorte que les véhicules circulent à basse vitesse avec un risque de congestion[3]. Les secteurs les plus problématiques correspondaient au tronçon entre la route Bernard et la route Veilleux à Notre-Dame-des-Pins où le volume de circulation dépassait de 19 % la capacité maximale. Au nord de Beauceville, le dépassement était de 17 % (PR8.7, p. 3-8).

Lors de l'audience publique, les entreprises commerciales et industrielles de la région ont indiqué que le manque de fluidité de la route 173 augmentait leurs coûts de transport et réduisait leur compétitivité sur les marchés. Pour les institutions d'enseignement, cette situation nuit à l'accès aux établissements pour les étudiants et le personnel. Les services ambulanciers et de santé ont également fait état des difficultés inhérentes à la circulation routière sur la route 173 et du mauvais état de la chaussée, entraînant des délais au cours des situations d'urgence.

La sécurité routière

Pour la période du 1er janvier 2000 au 31 décembre 2005, 748 accidents se sont produits entre la route du Golf à Beauceville et l'entrée nord de Saint-Georges, soit en moyenne 125 accidents par année. Il est à souligner que 8 accidents mortels et 33 accidents avec blessés graves ont été recensés durant cette période (tableau 1). De plus, 46 collisions de type frontal, représentant 6,1 % de l'ensemble des collisions, sont survenues et 60 % des accidents étaient associés aux mouvements provenant des rues transversales ou des accès aux propriétés riveraines. Par ailleurs, 23,5 % des 1 294 véhicules en cause lors des accidents étaient des camions alors qu'ils ne représentaient que 9 % du trafic[4]. De plus, on comptait cinq piétons dans les accidents répertoriés (DA33, p. 6 à 8 et 12 ; M. Jean-François Rouillon, DT3, p. 88).

1. En 2003, la proportion de véhicules lourds représentait 9 % du trafic en période de pointe du matin et du soir et 10 % à l'heure de pointe du midi (PR8.7, p. 2-8).
2. Le ministère des Transports utilise le débit correspondant à la 30e heure la plus achalandée de l'année pour évaluer le débit en période de pointe (PR8.7, p. 3-7).
3. Niveau de service E correspondant au seuil à partir duquel une intervention est généralement requise pour améliorer la fluidité (PR8.7, p. 3-7).
4. Les 748 accidents recensés pour la période de 2000 à 2005 ont mis en cause 1 294 véhicules, dont 15,5 % de camions légers et 8 % de véhicules lourds (DA33, p. 8).

Tableau 1 Nombre et gravité des accidents sur la route 173 entre Beauceville et Saint-Georges du 1er janvier 2000 au 31 décembre 2005

	Période du 1er janvier 2000 au 31 décembre 2002	Période du 1er janvier 2003 au 31 décembre 2005	Total des deux périodes
Accidents mortels	3 (0,8 %)	5 (1,4 %)	8 (1,1 %)
Blessés graves	14 (3,5 %)	19 (5,5 %)	33 (4,4 %)
Blessés légers	67 (16,8 %)	64 (18,4 %)	131 (17,5 %)
Dommages matériels seulement	316 (79,0 %)	260 (74,7 %)	576 (77,0 %)
Total	400 (133/an)	348 (116/an)	748 (125/an)

Sources : adapté de PR8.7, p. 2-15 ; DA33, p. 4.

Une légère baisse du nombre d'accidents sur la route 173 entre Beauceville et Saint-Georges a été observée au cours de la période 2003-2005 comparativement à la période 2000-2002. Toutefois, la gravité des accidents a augmenté, le nombre d'accidents mortels passant de 3 à 5 et ceux avec blessés graves, de 14 à 19.

Selon la mise à jour d'octobre 2006 du volet sécurité, le taux d'accidents[1] dans le secteur urbain de Beauceville se situait très près ou était supérieur aux taux critiques[2] pour une route nationale. Les carrefours de la 115e Rue et de la 125e Rue sont considérés par le ministère des Transports comme étant les plus problématiques tandis que les carrefours de la 107e Rue et de la route 108 comportent un nombre élevé d'accidents. Cette concentration d'accidents provient principalement des nombreux conflits entre les mouvements des véhicules à ces carrefours. Le Ministère évalue qu'à Beauceville l'exposition au risque d'accidents est plus élevée que la moyenne québécoise en raison de ces quatre intersections (PR3.1, p. 3-13 ; DA33, p. 10 à 12).

Par ailleurs, le taux moyen d'accidents sur la route 173 entre Beauceville et Saint-Georges pour la période de 2000 à 2005 était de 1,53 accident/M-véhicule-km comparativement à 1,2 pour des routes similaires au Québec (DA33, p. 13). Selon le Centre de santé et de services sociaux de Beauce, « la région a tristement mérité la

1. Le taux d'accidents tient compte « du débit de circulation à un endroit donné lors de l'analyse des accidents » et est exprimé en nombre d'accidents par million de véhicules parcourant 1 km (accident/M-véhicule-km) (DA33, p. 9 et 10).

2. Le taux critique d'accidents « mesure l'exposition au risque d'un tronçon donné par rapport à un ensemble de tronçons d'une même classe qui sont comparables » (DA33, p. 9). Ce taux dérivé des taux d'accidents moyens nationaux tient compte des caractéristiques de la route et constitue un seuil à ne pas dépasser (PR3.1, p. 3-12 ; M. Jean-François Rouillon, DT3, p. 86).

première ou la deuxième place selon les années pour les accidents en véhicules routiers pour l'ensemble du Québec » (DM33, p. 3).

Notons que le ministère des Transports ne prévoit pas d'intervention à court terme pour améliorer la sécurité aux carrefours de la 107e Rue, de la 115e Rue, de la 125e Rue et de la route 108 à Beauceville, jugeant que la diminution du trafic par le transfert des véhicules en transit sur l'autoroute projetée viendrait régler en partie le problème de sécurité (M. Luc Bilodeau, DT3, p. 87).

Le prolongement de l'autoroute 73 comme solution

À la suite de l'étude d'opportunité de 1992, le ministère des Transports retenait le prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à Saint-Georges comme solution pour améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité sur la route 173 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges et, *a fortiori*, entre Beauceville et Saint-Georges. Cette solution présentait des avantages sur le plan de la sécurité, du temps de parcours et offrait une capacité suffisante pour les prochaines années tout en améliorant les conditions de circulation de la route 173. Elle aurait également un effet structurant sur le développement régional et l'aménagement du territoire. Soulignons que cette solution a fait l'objet d'une réévaluation à partir de données recueillies en 2003 lors de la mise à jour de l'étude d'opportunité qui confirmait les avantages de celle-ci.

Le Ministère estime que l'élargissement de la route 173 à quatre voies séparées[1] est difficilement réalisable en raison notamment des contraintes d'espace. Cette solution impliquerait de nombreuses acquisitions et l'empiètement dans la zone inondable pour une partie du parcours. Les gains en matière de fluidité et de sécurité routière seraient faibles, tout en augmentant les nuisances pour les riverains.

L'amélioration de la fluidité et de la sécurité

Selon le ministère des Transports, la réduction du volume de circulation sur la route 173 par le transfert des véhicules en transit sur l'autoroute projetée permettrait d'améliorer la fluidité et la sécurité tout en réduisant les nuisances qu'ils occasionnent pour les résidants. En moyenne, environ 50 % des véhicules[2] utiliseraient l'autoroute projetée entre la route du Golf à Beauceville et la 74e Rue à Saint-Georges. De plus, en 2031, les débits journaliers sur la route 173 ne devraient pas excéder

1. Pour des raisons de sécurité routière, le ministère des Transports ne construit depuis 2003 que des routes à quatre voies séparées dans les zones où la vitesse affichée est de 90 km/h et plus (PR8.7, p. 5-1 ; DA26, p. 5).
2. Les débits de circulation qui seraient transférés de la route 173 vers l'autoroute représenteraient entre 36 et 58 % des débits actuels de la route 173 (DA33, p. 13).

8 000 véhicules, soit un débit inférieur à la situation qui existait en 1992. Par ailleurs, le pourcentage de camions sur la route 173 diminuerait, passant de 9 à 5 % (PR8.7, p. 5-11 ; DA33, p. 13 ; M. Luc Bilodeau, DT3, p. 81).

Ces diminutions du volume de circulation et de la proportion des camions sur la route 173 réduiraient de 54 % le nombre d'accidents sur celle-ci. Une réduction de 30 % des accidents est également anticipée sur l'axe routier de la rive ouest de la rivière Chaudière qui sert actuellement comme itinéraire de rechange à la route 173 et qui prend successivement les appellations avenue Lambert, chemin Royal et chemin du Bas-de-la-Paroisse. En tenant compte des accidents qui pourraient survenir sur l'autoroute projetée, une réduction globale de 40 % des accidents est anticipée (DA33, p. 13).

Par contre, pour le secteur urbain de Beauceville, cette solution ne permettrait pas d'éliminer complètement la circulation de transit, notamment celle en provenance ou en direction de la route 108 qui relie la Beauce à l'Estrie. Les usagers en transit continueraient d'emprunter le boulevard Renault (route 173) (M. Jacques Francœur, DT4, p. 32). Selon une étude évaluant les répercussions des tracés sur la dynamique urbaine et le développement économique de Beauceville, « le lien du parc industriel vers la route 108 par la route 173 et le pont Fortin de Beauceville restera un problème, même après la construction du prolongement de l'autoroute » (DB18, p. 32). Soulignons qu'en 2003 les débits journaliers sur la route 108 et le pont Fortin étaient respectivement de 6 000 et 10 000 véhicules (PR8.7, p. 2-7 et 2-8).

Les représentants des organismes travaillant dans le domaine des services de santé et d'urgence considèrent que la rapidité et la sécurité d'un réseau routier sont déterminantes pour le bien-être de la population et pour offrir des services de santé de qualité. Le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges faciliterait le transport des patients par ambulance entre Saint-Joseph-de-Beauce, Beauceville et Saint-Georges, en plus de ceux qui doivent être transférés ou se rendre dans les autres centres hospitaliers de la région de Québec. Le temps de réponse serait en outre réduit en situation d'urgence. Le Centre de santé et de services sociaux de Beauce fait valoir « que la rapidité d'intervention influence positivement les chances de survie » (DM33). Ce tronçon autoroutier constituerait également une voie d'urgence au moment de catastrophes naturelles comme l'inondation qui s'est produite en octobre 2006, facilitant le déplacement des sinistrés. De plus, le Comité d'éducation interordres Beauce-Etchemin de même que le Syndicat de l'enseignement de la Chaudière ont également fait part de l'importance de l'autoroute pour faciliter l'accès aux établissements d'enseignement et sécuriser le déplacement des élèves et du personnel (DM32, p. 3 ; DM50, p. 2 et 3).

- ***Avis 1*** *— La commission est d'avis que le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges est justifié en raison des problèmes de sécurité et de fluidité sur la route 173. Le transfert des véhicules en transit vers l'autoroute 73 faciliterait les déplacements et améliorerait la sécurité des usagers.*

L'amélioration de la route 173

Selon le ministère des Transports, même avec la mise en service du prolongement de l'autoroute 73, la route 173 restera un axe de circulation pour les déplacements régionaux de courte distance entre Beauceville et Saint-Georges. Des élus municipaux, des représentants des milieux de l'enseignement et du domaine des services de santé ont également mentionné que la route 173 continuerait à jouer un rôle crucial pour le transport local. Par ailleurs, son intersection avec la route 108 qui relie la Beauce à l'Estrie fait en sorte que les usagers en transit continueront d'y circuler (M. Jacques Francœur, DT4, p. 32). Les participants ont toutefois rappelé le mauvais état de cette route et sa dangerosité. Ils sont d'avis que des travaux d'amélioration devraient y être réalisés en privilégiant les tronçons et les carrefours qui présentent les taux d'accident les plus élevés. Certains travaux de réfection de la route 173 ont d'ailleurs déjà été effectués ou sont en cours. Le maire de Beauceville a indiqué à cet égard que la Ville et le ministère des Transports étaient sur le point de signer une entente visant à poursuivre les travaux d'amélioration (DA15, p. 2 ; M. Jean-Guy Bolduc, DT3, p. 8 et 9 ; M. H. Marcel Veilleux, DM2, p. 5).

Par ailleurs, pour la Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches, la réduction de l'achalandage sur la route 173 « devrait favoriser, à moyen et à long terme, un réaménagement des noyaux urbains de Beauceville et de Notre-Dame-des-Pins qui permettra aux citoyens de se réapproprier leur centre-ville et d'en faire un milieu de vie plus accueillant » (DM46, p. 6). Selon une étude réalisée en mars 2005 :

> Le prolongement de l'autoroute 73 constitue une opportunité majeure pour orienter le développement de la ville [de Beauceville] au cours des prochaines années. La Ville doit miser sur celle-ci pour revoir l'aménagement de son territoire, contrer les pressions indues éventuelles et revitaliser son centre-ville. Dès aujourd'hui, la Ville doit assurer la collaboration et la participation de tous les autres acteurs.
> (DB18, p. 30)

De plus, selon le Centre local de développement de Beauce-Sartigan, la réduction du volume de circulation sur la route 173 constitue une opportunité de mettre en valeur cette route et d'y développer des circuits touristiques (DM8, p. 8). Les représentants de la Ville de Beauceville ont toutefois précisé que le développement le long de la

route 173 est tout de même limité du fait que plusieurs secteurs sont déjà développés ou en zone inondable (M. Jacques Francœur, DT1, p. 116 ; DM37, p. 1 et 2).

- ***Avis 2*** — *La commission est d'avis qu'en plus de prolonger l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges le ministère des Transports doit effectuer les travaux nécessaires pour rendre la route 173 sécuritaire.*

- ***Avis 3*** — *La commission est d'avis que le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges constituerait une opportunité pour revitaliser les centres urbains des municipalités de Beauceville et de Notre-Dame-des-Pins. À cet effet, les travaux d'amélioration de la route 173 doivent être planifiés en concertation avec les municipalités concernées.*

Un soutien au développement économique

Le prolongement de l'autoroute 73 est perçu comme essentiel au développement économique de la région de Chaudière-Appalaches. Selon des représentants des milieux municipal et économique, le prolongement favoriserait la venue de nouveaux pôles commerciaux et augmenterait les échanges commerciaux interrégionaux ainsi qu'avec le nord-est des États-Unis. La Conférence régionale des élus de la Chaudière-Appalaches a d'ailleurs rappelé que, depuis le sommet socioéconomique de 1990, le prolongement de l'autoroute 73 a toujours été prioritaire pour les partenaires municipaux et socioéconomiques de la région (DM39, p. 6 et 7).

L'enquête du ministère des Transports sur les impacts économiques et commerciaux du projet indique que 42,9 % des 14 établissements des parcs industriels de Beauceville et de Saint-Georges interrogés prévoient une augmentation moyenne de 2,5 % de leur chiffre d'affaires et la création de 177 emplois, soit 4 % de l'emploi total de ces établissements (PR8.4, p. 6-1 à 6-3). De plus, avec le projet, l'ensemble des établissements industriels pourraient bénéficier de gains de temps de parcours[1] qui se traduiraient par des économies de salaires et de frais d'exploitation des véhicules totalisant environ 1,3 M$ annuellement (DA33, p. 17).

Toutefois, des répercussions négatives sont à prévoir pour plusieurs des 70 commerces de la route 173 entre la route du Golf à Beauceville et la 57^{e} Rue à Saint-Georges, dont une partie de leur clientèle vient de la circulation de transit[2]. Pour

1. Le temps de parcours en dehors des périodes de congestion entre Beauceville et Saint-Georges par la route 173 actuelle est de 15 minutes. Pour les entreprises du parc industriel de Saint-Georges, localisées en grande partie dans le secteur de la 35^{e} Avenue au nord de la rivière Famine, le gain de temps pour le tronçon à l'étude serait d'environ 6,5 minutes tandis que pour celles du parc industriel de Beauceville, le gain serait de l'ordre de 1 à 2 minutes (DA33, p. 15 à 17).

2. Les clientèles de passage et régionale dont l'origine et la destination sont autres que Beauceville et Notre-Dame-des-Pins (PR8.4, p. 2-7).

les 16 commerces de restauration et d'hébergement, les fuites commerciales potentielles pourraient entraîner une baisse de leur chiffre d'affaires de l'ordre de 4,3 à 5 %, atteignant près de 300 000 $, tandis que pour les 8 stations-service, cette baisse serait de 6,5 à 9,8 % représentant près de 1 M$. De plus, pour 40 autres commerces[1], la perte de chiffres d'affaires pourrait atteindre 3 %, soit environ 1,5 M$ annuellement. Bien que 74 % des commerçants soient favorables au projet, ils estiment que 16 emplois pourraient être perdus sur un total de 486 pour l'ensemble des commerces de la zone d'étude (PR8.4, p. 2-2, 7-1 à 7-3 et 8-1). Le ministère des Transports a par ailleurs indiqué qu'un suivi de l'activité économique serait effectué à la suite de la mise en service de l'autoroute entre Beauceville et Saint-Georges (M. Michel Labrie, DT4, p. 29).

- *Constat — La commission constate que le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges entraînerait des gains de temps qui réduiraient les frais de transport des entreprises. Toutefois, des pertes de revenus et d'emplois sont à prévoir pour certains commerces bordant la route 173, qui subiraient alors une baisse de leur achalandage.*

- ***Avis 4** — La commission est d'avis qu'afin d'atténuer les impacts du projet sur les commerces situés en bordure de la route 173 les municipalités de Beauceville et de Notre-Dame-des-Pins auraient avantage à élaborer un plan de développement économique.*

1. Il s'agit de commerces de biens semi-automatiques et réfléchis qui supposent une réflexion de la part du consommateur, tels que les vêtements, les meubles et les véhicules automobiles (PR8.4, p. 2-4).

Chapitre 3 Les enjeux des variantes de tracé

Le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges est vivement attendu par le milieu et la section du projet entre le raccordement sud à Notre-Dame-des-Pins et la 74e Rue projetée à Saint-Georges n'est pas remise en question. Toutefois, la municipalité de Notre-Dame-des-Pins a tenu à préciser par voie de résolution que la présence de l'autoroute projetée à proximité de sa municipalité limiterait le développement urbain vers l'est. Elle demande que le tracé soit revu à cette hauteur. Par ailleurs, un agrandissement du périmètre urbain empiéterait dans la zone agricole protégée et requerrait une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (DM43.1).

La portion du tracé entre la route du Golf à Beauceville et le raccordement sud ne fait pas l'unanimité. Dans ce contexte, la commission examine ici les variantes de tracé pour ce tronçon par rapport à certains enjeux, soit les considérations hydrauliques, le milieu agroforestier, le développement urbain, l'alimentation en eau potable, la qualité de vie et le milieu naturel. Deux variantes ont été envisagées par le ministère des Transports pour ce tronçon de l'autoroute, soit :

- le tracé ouest, qui s'apparente au tracé de référence établi en 1986 et qui est situé à l'ouest du rang Saint-Charles, à proximité du périmètre urbain de Beauceville ;

- le tracé est, envisagé depuis 1998, qui est situé entre le rang Saint-Charles et le rang Gaspard, à proximité de la ligne électrique d'Hydro-Québec.

Le choix du tracé par le Ministère a été fait à partir d'une analyse comparative des variantes en fonction de divers critères, dont la longueur du tracé, le nombre de bâtiments et de propriétés à acquérir, le potentiel de développement économique, les impacts sur les terres en culture, le nombre de résidences touchées par le bruit routier, les risques concernant l'approvisionnement en eau potable et l'hydrologie. Pour le Ministère, la sensibilité du bassin versant de la rivière Chaudière aux modifications hydrologiques a été le critère « majeur » dans la sélection du tracé de moindre impact (DA13, p. 5 ; Mme Laurence Goesel, DT1, p. 19 et 20 ; Mme Madeleine Lindsay, DT1, p. 69 et DT4, p. 116 ; M. Luc Bilodeau, DT4, p. 117).

À la suite de cette analyse, le ministère des Transports a retenu le tracé est du fait qu'il présenterait la meilleure performance pour plusieurs des critères, dont l'hydrologie. Cependant, le tracé ouest serait plus performant que le tracé est pour le développement économique local de Beauceville et minimiserait les impacts sur les

terres en culture (DA13, p. 5 et 6 ; M^{me} Laurence Goesel, DT1, p. 19 et 20). Seule la variante retenue a par la suite fait l'objet d'une évaluation détaillée des impacts dans le cadre de l'avant-projet.

Les considérations hydrauliques

Des inondations surviennent fréquemment dans le bassin versant de la rivière Chaudière à la suite de pluies abondantes ou d'embâcles à la fonte printanière. Selon le Comité de bassin de la rivière Chaudière II :

> La rivière Chaudière est reconnue pour ses inondations en eaux libres qui se produisent principalement dans le secteur des eaux mortes, situé entre Saint-Georges et Scott. Ce sont les caractéristiques physiques du bassin versant de la rivière Chaudière qui sont responsables de ces inondations. La pente très faible de la rivière Chaudière dans le secteur des eaux mortes fait en sorte que la capacité d'évacuation de la rivière est inférieure à celle de ses tributaires qui ont une pente beaucoup plus élevée. Le secteur entre Saint-Georges et Scott agit donc comme un réservoir qui se remplit en période de crues, provoquant des inondations.
> (DM36, p. 3)

Certaines pratiques agricoles, forestières et urbaines de même que l'imperméabilisation des sols par le développement du réseau routier contribuent à augmenter les risques d'inondations. La gestion des débits de crues peut contribuer à réduire ce risque, à limiter les dommages potentiels et à assurer la sécurité de la population.

Les impacts sur le réseau hydrique

Le ministère des Transports a estimé de façon préliminaire l'augmentation du débit de pointe dans les cours d'eau tributaires de la rivière Chaudière entre Beauceville et Saint-Georges qu'occasionnerait la présence de l'autoroute. Cette augmentation varierait de 0 à 2,5 %, pour les deux tracés, pour une période de récurrence des crues de 25 ans. Il estime que ces augmentations n'auraient aucun effet significatif sur le niveau des eaux de la rivière Chaudière. Le Ministère précise toutefois que ces valeurs sont sous-estimées pour le tracé ouest parce que ce dernier interférerait avec le drainage naturel en interceptant les eaux de ruissellement dans les fossés longitudinaux (M. Pierre Tremblay, DT2, p. 31 ; PR8.8, p. 22 à 26).

Le Ministère a estimé dans un deuxième temps l'augmentation des débits de pointe des cours d'eau pour le tracé ouest, en tenant compte cette fois de son interférence avec le drainage naturel. Pour des périodes de récurrence des crues de 100 et 200 ans, il évalue l'augmentation des débits de pointe à 10 et 11 % respectivement

(DA34, p. 6 et 7). Le Ministère souligne que, pour le tracé ouest, la plupart des cours d'eau sont canalisés dans le réseau de drainage de Beauceville pour lequel il estime que la capacité de la plupart des canalisations, tant celles de Beauceville que celles de la route 173 sous sa responsabilité, est déjà atteinte (M. Luc Bilodeau, DT1, p. 39 ; M. Pierre Tremblay, DT2, p. 31 à 33 ; PR8 9, p. 16 et 17).

Les bassins de rétention

Des bassins de rétention des eaux de ruissellement seraient construits, quelle que soit la variante de tracé retenue, afin d'étaler la pointe du débit au moment de pluies importantes et de retarder l'arrivée de l'eau dans le réseau hydrographique situé en aval. Les bassins seraient dimensionnés pour absorber une crue d'une période de récurrence de 100 ans. Entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins, le tracé est nécessiterait trois bassins de rétention, contre cinq pour le tracé ouest (figure 2). Pour la partie du tracé commun, soit entre Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges, un bassin de rétention est prévu à la hauteur de Saint-Georges (M[me] Laurence Goesel, DT1, p. 21 et 24).

Les données météorologiques utilisées pour le dimensionnement des bassins ont été compilées par Environnement Canada pour la période de 1966 à 1990. Toutefois, des données mises à jour seraient disponibles au printemps de 2007. De plus, afin de tenir compte de l'effet éventuel des changements climatiques sur la fréquence et la quantité des précipitations, le ministère des Transports propose d'utiliser un facteur de sécurité correspondant à une capacité supplémentaire de rétention de 10 % de façon transitoire, comme le suggère le groupe Ouranos[1] (DA34, p. 3 ; M. Pierre Tremblay, DT1, p. 85 ; M. Jacques Bélanger, DT3, p. 3).

Le ministère des Transports estime qu'au moment de pluies importantes, caractéristiques de périodes de récurrence supérieures à 100 ans, le tracé ouest risquerait d'occasionner le débordement du réseau de drainage de la ville de Beauceville[2]. Il juge que ce risque est inacceptable :

> [...] le ministère des Transports estime que le tracé ouest représente un risque additionnel pour le périmètre urbain de Beauceville, risque que le Ministère juge inacceptable pour la communauté. Précisons également que la prédiction des événements météorologiques dont la récurrence dépasse la crue centenaire (1 : 200, 1 : 1 000, etc.) repose sur des projections mathématiques parce que nous ne disposons pas de données météorologiques réelles sur de si longues

1. Ouranos est un consortium sur la climatologie régionale et l'adaptation aux changements climatiques à l'échelle de l'Amérique du Nord, composé d'une équipe de scientifiques et de spécialistes avec la participation de divers partenaires issus notamment des gouvernements provincial et fédéral ainsi que du milieu universitaire.

2. Un bassin de rétention retiendrait pendant environ deux heures l'équivalent du débit de ruissellement intercepté par l'autoroute pour une crue correspondant à une période de récurrence de 100 ans (DA34, p. 7).

> périodes. Ces projections s'accompagnent donc d'une incertitude qui s'accroît avec la période de temps considérée.
>
> (DA34, p. 8)

Par ailleurs, comparativement au tracé est, deux des cinq bassins de rétention seraient plus complexes à mettre en place et plus coûteux dans le secteur du tracé ouest en raison des pentes fortes. Le Ministère privilégie donc la variante de tracé est principalement parce que le drainage des eaux de ruissellement serait dirigé en aval hydraulique de la ville de Beauceville (M^{me} Laurence Goesel, DT1, p. 21).

- *Constat — La commission constate que, dans le cas du tracé est, l'eau de ruissellement interceptée par le tronçon de l'autoroute 73 entre Beauceville et le raccordement sud rejoindrait la rivière Chaudière en aval de la ville de Beauceville alors que, pour le tracé ouest, l'eau serait acheminée vers le réseau de drainage de la ville. Par conséquent, le tracé est serait plus avantageux pour la ville lorsque la capacité des bassins de rétention serait dépassée.*

Le milieu agroforestier

Le projet s'insère principalement dans un milieu agroforestier, où l'agriculture et l'exploitation forestière sont les principales activités. Le territoire est à cet endroit en grande partie boisé et le prolongement de l'autoroute serait localisé en totalité à l'intérieur de la zone agricole protégée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1). Le ministère des Transports entend présenter le dossier à la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

En plus de causer la perte de terres agricoles et forestières, le projet entraînerait aussi le morcellement de plusieurs terrains qui impliquerait des déplacements supplémentaires pour les propriétaires souhaitant atteindre les parcelles situées de part et d'autre de l'autoroute projetée.

Les pertes de terres cultivées et boisées

Les orientations du gouvernement du Québec en matière d'aménagement du territoire applicables en zone agricole fixent notamment comme objectif de « Reconnaître la zone agricole comme la base territoriale pour la pratique et le développement des activités agricoles et y assurer l'utilisation prioritaire du sol à des fins agricoles » (Gouvernement du Québec, 2005, p. 7). Il est à souligner que la zone agricole ne représente que 4 % de la superficie du Québec, dont environ la moitié est occupée par des exploitations agricoles (Commission de protection du territoire agricole du Québec, 2005, p. 48).

Le secteur du projet est constitué de terres de faible potentiel agricole, classées 4, 5 et 7 dans le cadre de l'Inventaire des terres du Canada effectué dans les années 1960. Ces classes signifient que les sols comportent des facteurs limitatifs très importants pour l'agriculture, voire n'offrent aucune possibilité pour la culture ou le pâturage permanent. Néanmoins, des agriculteurs s'y sont établis et ont travaillé à l'amélioration des conditions de culture pendant plusieurs années par le déboisement, l'épierrage, le nivellement et la fertilisation du sol. Ces terres agricoles ont aujourd'hui une valeur ajoutée et une qualité plus élevée que ce qui a été évalué à l'époque. Actuellement, Beauceville renferme 37 exploitations agricoles majoritairement vouées à la production laitière et à la culture de plantes fourragères (PR3.1, p. 4-70 à 4-73 ; Syndicat de l'UPA de l'Érable, DM18, annexe 1 ; M. Guy Quirion, DT7, p. 6 ; M. Mario Grondin, DT7, p. 15 et 16).

Environ 26 ha de terres cultivées seraient touchés par le projet si le tracé est était retenu. Dans la portion pour laquelle deux options sont envisagées, le tracé est toucherait 6 ha alors que le tracé ouest ne traverserait aucune terre cultivée (DA13, p. 5 et 8 ; M^{me} Madeleine Lindsay, DT1, p. 114). Selon le Syndicat de l'UPA de l'Érable, « il s'agit d'une superficie importante relativement aux exploitations agricoles actives et aux superficies en culture. Puisque les superficies en culture sont restreintes – elles représentent 9,2 % du territoire de Beauceville – il devient impératif [...] d'assurer leur protection » (DM18, p. 2).

Avec l'adoption du *Règlement sur les exploitations agricoles* [Q-2, r. 11.1] en 2002, les producteurs agricoles font face à des exigences plus sévères pour la protection de l'environnement, notamment en ce qui concerne la disposition des déjections animales provenant des fermes d'élevage. L'un des objectifs est d'atteindre pour 2010 l'équilibre entre la capacité de support en phosphore des sols et la quantité de matières fertilisantes épandue. En cas de perte de terres cultivées qui compromettrait l'atteinte de cet objectif, les producteurs devront trouver des superficies d'épandage équivalentes ou réduire leur production animale. La réduction du cheptel, qui entraîne une baisse de rentabilité de l'exploitation, n'est évidemment pas souhaitée par les producteurs. Par ailleurs, plusieurs d'entre eux ont souligné qu'il leur serait difficile de combler les pertes par l'achat ou la location de terres en culture. Les terres disponibles à proximité sont pratiquement inexistantes et sont pour la plupart la propriété d'exploitations en cours de consolidation (Syndicat de l'UPA de l'Érable, DM18, p. 2 ; Ferme Grondinvil inc., DM20, p. 2 ; Ferme Bertnor inc., DM58, p. 3 ; M. Guy Quirion, DT7, p. 4 ; M. Mario Grondin, DT8, p. 22 ; M. Pierre Giguère, DT7, p. 10).

Une autre possibilité consiste à déboiser des parcelles pour la mise en culture. À ce sujet, le Règlement interdit l'accroissement des terres cultivées sur le territoire des municipalités comprises dans un bassin versant considéré comme dégradé, ce qui

est le cas de celui de la rivière Chaudière. Dans certains cas, entre autres lorsque des superficies sont perdues à des fins d'utilité publique, il pourrait être possible de procéder à la mise en culture d'une superficie équivalente. L'article 50.4 du *Règlement sur les exploitations agricoles* donne en effet une marge de manœuvre aux agriculteurs dépossédés d'une certaine superficie de leur terre en culture en permettant le déboisement sur une superficie équivalente à celle qui aurait été perdue, à la condition de transmettre un avis écrit au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs[1].

Cependant, le Syndicat de l'UPA de l'Érable mentionne à cet effet que « la perte de ces superficies ne peut [...] être compensée à court terme par la mise en culture de superficies boisées, puisque plusieurs années seront nécessaires pour réaliser de tels travaux et assurer des rendements équivalents » (DM18, p. 2). Un de ses représentants précise qu'une vingtaine d'années peuvent être nécessaires et que les terres boisées résiduelles dans le secteur sont souvent non propices à l'agriculture en raison de la topographie ou de la présence de roc. Il fait valoir que les terres actuellement en culture ont une grande valeur pour les producteurs agricoles (M. Mario Grondin, DT1, p. 115 et DT8, p. 23). Bien que des compensations financières soient prévues par le ministère des Transports, cela n'assure pas la pérennité de l'agriculture dans le secteur du projet.

- *Constat — La commission constate que le tracé est entraînerait la perte de superficies cultivées d'une grande importance pour les producteurs agricoles. Quant au tracé ouest, il est clairement avantageux du point de vue agricole puisqu'il ne traverse aucune terre en culture.*

La grande majorité des propriétaires des terres boisées du secteur en font un usage pour la coupe de bois et plusieurs possèdent le statut de producteur forestier. Une superficie de 170 ha de terres forestières productives serait perdue pour l'ensemble du projet selon le tracé est, dont 14 ha de plantation. Pour la réalisation du tracé ouest, la superficie forestière perdue serait supérieure puisqu'il aurait une longueur supplémentaire d'environ 800 m. Les superficies à acquérir passeraient donc à 207 ha, dont une vingtaine en plantation. Bien que le tracé ouest entraînerait la perte d'une superficie boisée supérieure, le tracé est toucherait un plus grand nombre de propriétaires, soit huit de plus (PR3.1, p. 5-27 ; PR3.2, p. 2-21 ; M^me^ Madeleine Lindsay, DT1, p. 30 ; M^me^ Laurence Goesel, DT3, p. 4).

1. À ce sujet, la commission se réfère au rapport du BAPE portant sur le projet de parachèvement de l'autoroute 35 entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine et aux précisions fournies par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (rapport 221, p. 50).

- *Constat — La commission constate que le tracé ouest toucherait une plus grande superficie de terres forestières productives alors que le tracé est viserait un plus grand nombre de producteurs forestiers.*

Des exploitants agricoles et forestiers préoccupés par les superficies productives qui seraient perdues à la suite de la réalisation du projet demandent au ministère des Transports de considérer son optimisation. L'exemple des superficies qui seraient enclavées entre l'autoroute et les voies de desserte projetées à l'est de celle-ci, entre la route du Golf et le rang Saint-Charles, a été apporté. À certains endroits, une ligne de transport d'énergie se trouverait également insérée entre ces deux routes. Les producteurs agricoles touchés ne pourraient plus alors cultiver la portion de terre située sous cette ligne électrique. Quant aux producteurs forestiers, ils pourraient perdre une lisière boisée supplémentaire si la voie de desserte n'était pas directement accolée à l'emprise de cette ligne ou de l'autoroute, selon le cas. Les uns comme les autres souhaitent conserver la plus grande partie possible de leurs terrains (M. Guy Quirion, DT4, p. 111 ; M^{me} Lucette Poulin, DM11).

Le ministère des Transports mentionne qu'une optimisation de la configuration du tracé s'avère possible (M. Jean-Louis Doucet, DT4, p. 112). Dans le cas où le tracé est était retenu, la commission estime que cet aspect mériterait d'être examiné plus en profondeur.

Le morcellement des terres

L'autoroute projetée morcellerait plusieurs terrains, dont des parcelles seraient isolées de part et d'autre de l'emprise. Le ministère des Transports affirme qu'aucune de ces terres ne serait enclavée puisque les propriétaires pourraient accéder aux parcelles résiduelles par le réseau routier existant ainsi que par des voies de desserte aménagées dans le cadre du projet. Dans le cas du tracé est, une voie de desserte est proposée à l'est de l'autoroute, entre la route du Golf et le rang Saint-Charles (figure 1). De telles voies sont également prévues de part et d'autre du tracé ouest, entre la route du Golf et le raccordement sud. En considérant le projet dans son ensemble, sa réalisation entraînerait des détours pour 46 propriétés dans le cas du tracé est et 33 propriétés dans le cas du tracé ouest. Malgré la construction des voies de desserte proposées, les détours occasionnés atteindraient jusqu'à 6 km pour le tracé est et jusqu'à 8 km pour le tracé ouest (PR3.1, p. 5-25 et 6-66).

Le Ministère souligne cependant que la construction des voies de desserte devrait faire l'objet de négociations avec les propriétaires concernés et d'une évaluation plus poussée afin de confirmer leur réalisation (PR3.1, p. 6-65 ; M^{me} Madeleine Lindsay et M. Paolo Lessard, DT4, p. 45 à 48). Dans le cas où la valeur actuelle des terrains est moindre que la construction des voies de desserte, le Ministère pourrait acquérir ces

terrains au lieu de construire les voies de desserte. Certains participants, dont la propriétaire d'un terrain boisé, s'inquiètent du caractère hypothétique de la construction des voies de desserte (M[me] Lucette Poulin, DM11). Pour la commission, le ministère des Transports devrait à tout le moins assurer un accès adéquat à tous ceux qui souhaiteraient poursuivre leurs activités sur les parcelles de terrain résiduelles.

Pour d'autres, malgré les voies de desserte proposées, les détours seraient trop longs. C'est le cas notamment d'un agriculteur qui devrait parcourir 6 km avec de la machinerie pour atteindre certaines des terres cultivées dont il est propriétaire. Devant cette situation, il pourrait devoir abandonner la culture de ces parcelles (M. Mario Grondin, DT8, p. 22). Il ajoute : « la journée est [perdue] à la fin. On est rendu au bout et il fait noir » (*id.*, DT7, p. 17). L'importance d'aménager les voies de desserte sur toute leur longueur avec des voies de circulation et des accotements d'une largeur suffisante a également été soulevée, autant pour la circulation de la machinerie agricole que forestière (*ibid.*, p. 16 ; M[me] Lucette Poulin, DT4, p. 57). Pour la commission, la configuration de ces voies d'accès devrait être adaptée aux activités agricoles et forestières ayant cours sur les terrains touchés. L'aménagement de passages sous l'autoroute afin d'atteindre les parcelles résiduelles plus rapidement pourrait également être envisagé.

- ***Avis 5*** — *La commission est d'avis que le ministère des Transports doit assurer un accès adéquat à tous ceux qui souhaitent poursuivre leurs activités agricoles et forestières sur les parcelles de terrain morcelées par le prolongement de l'autoroute 73. À cet effet, des voies de desserte doivent faire partie intégrante du projet et des passages sous l'autoroute pourraient être envisagés.*

Le développement urbain

Le tracé ouest, une opportunité de développement

Pour plusieurs participants à l'audience publique, le tracé ouest offrirait une opportunité de développement économique pour Beauceville en raison de la présence d'une voie de desserte du côté ouest de l'autoroute située à proximité du centre urbain, comparativement au tracé est qui serait situé en zone agroforestière éloignée du secteur urbain. Le ministère des Transports admet que la voie de desserte du tracé ouest serait propice au développement et représenterait un avantage sur le tracé est, sans toutefois être majeur (M[me] Madeleine Lindsay, DT1, p. 62 et DT2, p. 9, 16 et 17).

La Ville de Beauceville considère qu'avec le tracé est la route du Golf serait la seule sortie vers leur centre urbain. Elle souligne que ce secteur est occupé en grande

partie par des terres cultivées en zone agricole protégée (DB17, p. 2 ; M. Jacques Francœur, DT1, p. 116 et 122 ; DM37, p. 1 et 2). De plus, l'éloignement de ce secteur par rapport au centre urbain entraînerait des coûts élevés pour la mise en place d'infrastructures d'égout et d'aqueduc puisque celui-ci, situé à environ 6 km du centre urbain, n'est pas servi actuellement (M. Jacques Francœur, DT1, p. 121). Le ministère des Transports reconnaît que cet éloignement restreindrait le potentiel de développement (M^me^ Madeleine Lindsay, DT1, p. 116 et DT2, p. 9).

Soulignons qu'en avril 2005 la Ville de Beauceville privilégiait le tracé ouest mais indiquait qu'elle donnerait son appui au tracé est à la condition que le Ministère accepte d'inclure dans son projet l'aménagement d'un boulevard urbain dans l'axe du tracé ouest (DB17, p. 3 et 4). Cette proposition a été rejetée par le Ministère en raison des impacts qui s'ajouteraient à ceux du tracé est (DA15, p. 1). De plus, pour le Ministère, « la construction du tracé est n'empêche en rien la municipalité de construire un lien routier à vocation strictement locale lorsque cela sera requis en fonction de son développement » (PR3.2, p. 4-17).

Lors de l'audience publique, le ministère des Transports a également indiqué que le développement commercial se fait généralement à la hauteur des échangeurs (M^me^ Madeleine Lindsay, DT2, p. 9). Pour rejoindre le centre urbain de Beauceville, le ministère des Transports prévoyait un échangeur et un raccordement dans l'axe de la route Fraser. En raison de pentes fortes dans ce secteur, qui représenteraient des risques en matière de sécurité routière, et de la présence d'un secteur résidentiel, il a abandonné ce raccordement. Un autre emplacement avait été envisagé dans l'axe de la 9^e^ Avenue. Désigné comme le raccordement centre, ce dernier avait principalement été rejeté pour des raisons de sécurité routière.

Pour la commission, le fait qu'il n'existerait aucun raccordement direct avec le centre urbain de Beauceville, les échangeurs étant situés aux deux extrémités de la ville, diminuerait l'avantage d'un rapprochement d'une voie de desserte de l'agglomération urbaine de Beauceville. Par ailleurs, le secteur du raccordement sud pourrait offrir une opportunité de développement commercial en raison de la présence d'un échangeur à la limite des municipalités de Beauceville et de Notre-Dame-des-Pins.

- ***Avis 6*** — *La commission est d'avis que le fait que le projet du ministère des Transports n'inclue pas d'échangeur et de lien direct avec le centre urbain de Beauceville diminue le potentiel de développement économique lié au tracé ouest. Par ailleurs, le raccordement sud pourrait offrir une opportunité de développement qui devrait être étudiée.*

Le réaménagement du rang Saint-Charles

Le rang Saint-Charles est une voie à caractère rural non pavée et parallèle à l'autoroute projetée. Lors de l'audience publique, la Ville de Beauceville, désirant contrecarrer l'effet négatif du projet sur l'économie de la ville, a proposé son réaménagement entre les routes du Golf et Fraser afin d'y permettre l'implantation de commerces. Elle considère qu'elle pourrait ainsi profiter de la zone d'influence du corridor autoroutier. Cet axe servirait principalement comme route d'accès au parc industriel, d'axe nord-sud de désengorgement de la circulation pour les travailleurs et de voie d'urgence au moment d'inondations des routes à proximité de la rivière Chaudière. La Ville fait de ce réaménagement une condition de son appui au tracé est, en remplacement du boulevard urbain dans l'axe du tracé ouest (DM37, p. 2 et 3 ; DM37.1).

Le ministère des Transports a réalisé une analyse technique et environnementale du réaménagement qui serait nécessaire afin de répondre à la proposition de la Ville. De façon à y permettre le transport lourd, le rang devrait être complètement reconstruit, élargi et pavé. Ce réaménagement exigerait un empiétement sur des terres boisées, cultivées ou situées dans l'emprise d'une ligne électrique[1]. Un bâtiment accessoire serait acquis ou déplacé et les bâtiments riverains seraient plus rapprochés de la nouvelle chaussée. Le Ministère estime que les caractéristiques géométriques de la route, telles les courbes et les pentes, ne seraient que partiellement améliorées. Certains ouvrages prévus pour le tracé est seraient rendus inutiles, notamment le pont d'étagement au croisement de la 181e Rue et de l'autoroute (DA37).

La Ville de Beauceville est consciente que le changement de vocation du rang Saint-Charles qu'elle propose ne fait pas l'unanimité et devrait être autorisé par la Commission de protection du territoire agricole du Québec (DM37, p. 2). Pour le Syndicat de l'UPA de l'Érable, ce changement de vocation occasionnerait des pressions sur la zone et les activités agricoles, allant à l'encontre des orientations gouvernementales en matière de protection du territoire et des activités agricoles. Des superficies supplémentaires de terres en culture seraient perdues. Les problèmes de consolidation et de développement des exploitations agricoles deviendraient encore plus criants, étant donné les difficultés de compenser la perte de terres cultivées à proximité. La cohabitation serait alors très difficile entre les activités agricoles, commerciales et industrielles (MM. Pierre Giguère et Mario Grondin, DT7, p. 11 à 18 ; DM18, p. 5).

1. L'empiétement supplémentaire est estimé à 3,7 ha, dont 1,4 ha de terres cultivées (DA37, p. 12 et 16).

Dans le cadre de l'élaboration du projet, le ministère des Transports a éprouvé de la difficulté à concilier la protection du territoire agricole et la desserte adéquate du parc industriel de Beauceville, notamment pour des considérations topographiques :

> Les représentants du milieu, que ce soit la Ville de Beauceville qui estimait que la route du Golf ne desservait pas assez directement son parc industriel, ou l'UPA qui voulait conserver intactes les exploitations agricoles sises de chaque côté de la route du Golf, désiraient que le Ministère évalue la possibilité d'implanter l'échangeur et la route de raccordement à la hauteur du parc industriel de Beauceville. Ainsi, on aurait pu conserver la vocation agricole de la route du Golf et donner un accès direct au parc industriel.
>
> À l'écoute du milieu, le Ministère tentait de trouver une solution techniquement viable pouvant répondre aux objectifs. La Ville, l'UPA et un regroupement de citoyens touchés par le projet ont également mis des efforts à la recherche d'une solution acceptable pour tous. Malgré tout le travail consenti, les contraintes topographiques sont telles à Beauceville qu'aucune des hypothèses de solutions avancées par l'un ou l'autre des acteurs n'a pu être retenue.
> (DA37, p. 7)

Devant cette situation, le Ministère a convenu avec ses partenaires de conserver la solution originale, soit la construction d'un échangeur à la hauteur de la route du Golf. Un décret gouvernemental a été obtenu à cet effet (DB24 ; DB25).

- ***Avis 7*** — *La commission est d'avis que le réaménagement du rang Saint-Charles entre les routes du Golf et Fraser à Beauceville à des fins commerciales et pour desservir le parc industriel créerait des conflits d'usages en plus d'entraîner des pertes supplémentaires de superficies cultivées. Cette situation amplifierait l'impact du tracé est sur le milieu agricole.*

L'alimentation en eau potable

Le chlorure de sodium utilisé pour l'entretien hivernal de l'autoroute peut constituer une source de contamination des puits d'alimentation en eau potable situés à proximité. Des objectifs esthétiques sont établis par Santé Canada pour le chlorure et le sodium puisqu'ils peuvent donner un goût désagréable à l'eau lorsque présents en concentration trop élevée[1]. Un code de pratique pour la gestion environnementale des sels de voirie élaboré par Environnement Canada recommande la préparation de plans de gestion ainsi que la mise en œuvre des meilleures pratiques dans le domaine. Le ministère des Transports souligne qu'un tel plan est en préparation pour 2008 (DB37 ; MM. Michel Labrie et Jacques Bélanger, DT4, p. 8). Par ailleurs, des

1. Santé Canada [en ligne (21 décembre 2006) : www.hc-sc.gc.ca/ewh-semt/pubs/water-eau/doc_sup-appui/sum_guide-res_recom/chemical-chimiques_f.html].

déversements accidentels de divers produits au cours de la construction de l'autoroute ou de son utilisation pourraient aussi contaminer les puits d'eau potable et rendre l'eau impropre à la consommation.

Le ministère des Transports a déterminé les zones où l'autoroute présenterait un risque pour les puits d'eau potable alimentant des résidences ou une municipalité. Pour la variante de tracé ouest, deux zones à risque ont été circonscrites. On y trouve les puits de quelques résidences situées dans le quartier Vérieul et de trois résidences du rang Saint-Charles. Pour la variante de tracé est, il s'agit des puits de quatre résidences situées sur la route Fraser et de trois résidences sur le rang Gaspard. Pour le tronçon commun, deux puits individuels sont situés dans une zone à risque à proximité du raccordement sud (PR3.1, p. 5-27 ; DA16, p. 3 et 4 ; M[me] Madeleine Lindsay, DT1, p. 96 à 98).

Par ailleurs, le puits n° 4 de la municipalité de Notre-Dame-des-Pins est situé à environ 300 m en aval hydraulique de l'emprise de l'autoroute projetée (figure 2). Il compte pour environ 15 % de l'alimentation en eau potable de la municipalité[1] et cette proportion pourrait éventuellement augmenter. Le ministère des Transports prévoit réaliser une étude de caractérisation permettant d'évaluer les risques que présenterait l'autoroute projetée sur ce puits. Cette étude permettra notamment de déterminer la « zone de captage » du puits et de définir les mesures qui devraient être prises pour le protéger (M[me] Madeleine Lindsay, DT4, p. 12 ; M. Hughes Poulin, DT4, p. 18 et 19 ; PR3.2, p. 4-19 et 4-20). La Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches est d'avis que cette étude devra évaluer la vulnérabilité du puits non seulement à la suite d'une éventuelle contamination par l'épandage de sels de voirie, mais également dans le cas où un déversement accidentel d'hydrocarbures survenait (DM46, p. 9). Selon le Comité de bassin versant de la rivière Chaudière, le ministère des Transports devrait également « préparer un plan d'approvisionnement en eau potable de rechange et à long terme pour subvenir aux besoins de la population dans le cas où leur source d'eau serait contaminée » (DM36, p. 5). Le Comité souligne également que le dynamitage pendant la construction pourrait occasionner la diminution de la quantité d'eau qu'un puits peut fournir (*ibid.*).

La municipalité de Notre-Dame-des-Pins possède un deuxième puits, soit le puits n° 7, qui constitue sa principale source d'eau potable[2] (figure 2). Ce puits ne serait pas situé dans une zone à risque de contamination mais la conduite d'amenée de ce puits passerait sous l'autoroute. La municipalité a fait des investissements

1. La population de la municipalité était évaluée à 1 030 résidants en 2001 (PR3.1, p. 4-38).
2. Le débit de pompage du puits n° 7 serait de 70 gallons/minute alors que celui du puits n° 4 serait de 12 gallons/minute (M. Hugues Poulin, DT4, p. 18).

considérables pour son approvisionnement en eau potable et demande que son réseau d'alimentation en eau soit protégé. Elle souhaite obtenir la garantie que la présence de l'autoroute ne compromette pas l'alimentation en eau de la municipalité et permette d'éventuels travaux de réparation de la conduite (Municipalité de Notre-Dame-des-Pins, DM43, p. 5 ; M. Viateur Boucher, DT5, p. 40 ; MRC de Beauce-Sartigan, DM7 ; M. Claude Poulin, DT7, p. 39).

Le ministère des Transports prévoit réaliser, à l'étape des plans et devis, une étude détaillée qui permettra de localiser plus précisément les zones à l'intérieur desquelles des puits risqueraient d'être contaminés et les puits pour lesquels un suivi environnemental sera nécessaire. Le suivi sera fait pour tous les puits d'eau potable qui auront été considérés comme étant à risque (PR3.2, annexe 1).

Le programme de suivi environnemental de la qualité de l'eau des puits serait validé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs avant l'autorisation des travaux. Le suivi serait fait tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif. Il débuterait avant la construction et se poursuivrait au cours des deux premiers printemps suivant la mise en service de l'autoroute. Il se prolongerait uniquement si une dégradation de la qualité de l'eau était constatée (PR3.2, annexe 1 ; M. Jacques Bélanger, DT2, p. 10).

En ce qui concerne le puits n° 4 de la municipalité de Notre-Dame-des-Pins, le ministère des Transports mentionne que la période de suivi environnemental du puits sera déterminée par l'étude de caractérisation qui serait réalisée pour ce puits. Le porte-parole du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs souligne l'importance que ce suivi soit effectué sur l'eau avant son traitement (M. Michel-L. Mailhot, DT4, p. 23).

Les résultats des analyses de l'eau des puits seront transmis à leur propriétaire, de même qu'un tableau des concentrations maximales recommandées pour la qualité de l'eau potable au Canada afin qu'ils puissent interpréter les résultats (PR3.2, annexe 1). Une fois le suivi environnemental terminé, les propriétaires de puits devront signaler toute inquiétude liée à leur eau potable afin que le ministère des Transports réévalue la situation (M. Michel Labrie, DT4, p. 24).

Advenant le cas où les mesures prises pour protéger les puits individuels des résidants et les puits municipaux ne soient pas efficaces, le Ministère s'engage à fournir une eau équivalente ou supérieure en qualité et quantité. Il pourrait par exemple s'agir de fournir un système de traitement ou de creuser un nouveau puits (PR3.2, annexe 1).

- ***Avis 8*** — *La commission est d'avis que, dans le cadre du prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges, le programme de suivi de l'eau potable du ministère des Transports doit être élaboré en collaboration avec les municipalités concernées. Ce programme doit permettre d'assurer qu'il n'y ait pas de contamination à long terme des puits individuels et municipaux.*

- ***Avis 9*** — *La commission est d'avis que le ministère des Transports doit élaborer un plan d'action préventif en concertation avec la municipalité de Notre-Dame-des-Pins afin d'intervenir adéquatement advenant le cas où l'alimentation en eau potable de cette municipalité était compromise par le prolongement de l'autoroute 73, malgré les mesures de protection prévues.*

La qualité de vie

Le paysage

Selon le ministère des Transports, les unités de paysage fortement sensibles face à l'implantation du tronçon autoroutier sont les unités de type bâti de la vallée, dont les zones urbaines de Beauceville et de Notre-Dame-des-Pins. Le Ministère appréhende un manque d'harmonie quant à l'insertion de l'autoroute dans les pentes plus fortes du coteau, notamment en ce qui a trait aux remblais et aux ouvrages d'art importants tels que les viaducs et les échangeurs (PR3.1, p. 4-104 et 4-105). Le tracé ouest permettrait de diversifier le paysage observable à partir de l'autoroute en offrant des percés visuelles sur la vallée de la rivière Chaudière dans le secteur de Beauceville. Bien que cette situation offre un intérêt pour les usagers de l'autoroute, de grandes sections du tronçon autoroutier seraient visibles à partir du versant ouest de la rivière Chaudière à la hauteur de Beauceville. Quant au tracé est, celui-ci serait moins visible à partir des zones urbaines.

Afin de réduire l'altération du paysage dans le secteur de la 74e Rue projetée où une carrière serait visible, le ministère des Transports propose de minimiser le déboisement et de « favoriser l'intégration visuelle des talus de déblais/remblais en créant des pentes permettant la renaturalisation, et ce, en continuité avec le caractère naturel du paysage qui encadre les vues des observateurs » (DA32, p. 6). Le Ministère prévoit aussi des aires de reboisement et propose de « renaturaliser, dans la mesure du possible, le côté sud de l'emprise du raccordement via la 74e Rue » (*ibid.*).

Le viaduc prévu à la hauteur du rang Fraser dans le cas des deux variantes de tracé occasionnerait une dégradation majeure du paysage pour les occupants des résidences situées de part et d'autre de cette artère. Dans le cas du tracé est, la

résidence la plus près ne serait située qu'à quelque 90 m des surfaces de roulement. Le ministère des Transports envisage d'effectuer des plantations en bordure de l'emprise pour atténuer cet impact (PR3.1, p. 6-105).

Un autre aspect à considérer concerne l'implantation de bassins de rétention en bordure de l'autoroute. Étant donné que le projet s'insère en grande partie dans un paysage champêtre, il y aurait lieu d'aménager ces bassins afin de favoriser leur intégration harmonieuse.

- ***Avis 10*** — *La commission est d'avis que le ministère des Transports doit aménager les bassins de rétention prévus en bordure du prolongement de l'autoroute entre Beauceville et Saint-Georges de manière à ce qu'ils s'intègrent harmonieusement au paysage.*

Le climat sonore

La circulation routière sur le tronçon autoroutier entre Beauceville et Saint-Georges entraînerait une augmentation du niveau sonore en périphérie de l'autoroute, pouvant se répercuter à des distances plus ou moins importantes selon la topographie des lieux. Dans le cas du tracé ouest, même à une distance de 300 m, une augmentation du climat sonore de l'ordre de 10 dB(A)[1] est anticipée à plusieurs endroits (DA35, p. 15).

La Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches est d'avis que le bruit constitue un problème de santé publique dont les effets sont trop souvent sous-estimés. Le risque pour la santé tend à être supérieur chez les personnes qui ont vécu pendant une longue période dans une zone d'exposition au bruit élevé (DM46, p. 9 et 17). Elle souligne que « l'agression du bruit ne s'applique pas uniquement aux sons extrêmement forts. En effet, l'élévation de l'ambiance sonore augmente l'état de stress de l'organisme » (*ibid.*, p. 10). Elle indique également que les problèmes de santé et de sécurité associés au bruit sont maintenant démontrés sur le plan scientifique notamment pour :

- les maladies cardiovasculaires[2] ;
- la perturbation du sommeil avec les effets qui y sont associés (somnolence diurne, fatigue, baisse de la performance, diminution de la concentration et de la capacité intellectuelle, absentéisme, risques d'accidents à la maison) ;

1. Le niveau de bruit est mesuré en dB(A) (décibel A), une échelle correspondant à la perception de l'oreille humaine. L'intensité du bruit double à chaque 3 dB(A) et la perception auditive est doublée à chaque 10 dB(A).
2. Augmentation des risques cardiovasculaires chez les populations vivant en bordure des voies de circulation lorsque le niveau sonore moyen est de 60 dB(A) et plus (DM46.1, p. 3).

– les problèmes cognitifs au niveau de l'apprentissage et de la performance scolaire des enfants (lecture, mémoire court terme, attention) (*ibid.*).

Les valeurs guides proposées par l'Organisation mondiale de la Santé sont généralement utilisées en santé publique. L'Organisation recommande que le niveau sonore moyen à l'extérieur d'une résidence ne dépasse pas 50 dB(A) le jour pour ne pas créer de nuisance dite modérée et 45 dB(A) la nuit pour la protection du sommeil. La Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches introduit également la notion de bruit émergent qui prend en considération la différence entre le niveau de bruit ambiant avant et après l'arrivée d'une nouvelle source d'émission, comme une autoroute. Cette notion permet de tenir compte du bruit ambiant qui caractérise un milieu avant qu'il ne subisse une modification. Afin de se protéger de la nuisance ressentie à l'égard du bruit et de limiter les effets sur la santé, la Direction estime que l'augmentation ne devrait pas dépasser en moyenne 3 dB(A) la nuit et 5 dB(A) le jour (DM46, p. 10 et 11 ; DM46.1, p. 2).

La Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches privilégie une approche de gestion basée sur une combinaison entre le bruit émergent et les valeurs guides de l'Organisation mondiale de la Santé. Le tableau 2 illustre cette approche.

Tableau 2 Exemples de niveau sonore maximum recommandé selon l'approche de la Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches

Exemples	Période	Bruit actuel [dB(A)]	Valeurs guides de l'OMS[1] [dB(A)]	Limite d'augmentation du bruit émergent [dB(A)]	Niveau sonore maximum recommandé par la DSPE[2] [dB(A)]
1	Jour (7 h-22 h)	47	50	+ 5	**50**
2	Jour	44	50	+ 5	**49**
3	Nuit (22 h-7 h)	41	45	+ 3	**44**
4	Jour	52	50	+ 5	**52**

1. Organisation mondiale de la Santé.
2. Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches.

Source : adapté de DM46.1, p. 2.

Le ministère des Transports est actuellement à réviser sa *Politique sur le bruit routier*. L'actuelle politique vise essentiellement à atténuer le bruit généré par l'utilisation du réseau routier sous sa responsabilité. Elle incite les municipalités à contrôler les

usages sensibles[1] au bruit situés le long des voies de circulation. Elle favorise, en concertation avec les municipalités, la mise en œuvre de mesures d'atténuation dans ces zones sensibles. Dans le cas de la construction d'une nouvelle route, le Ministère prévoit des mesures d'atténuation lorsque le niveau sonore moyen est supérieur à 55 dB(A) sur une période de 24 heures et que les impacts sont jugés moyens ou forts selon sa grille d'évaluation (DA4).

Actuellement, la Politique ne tient pas compte de la perturbation de la tranquillité existante. La commission estime, tout comme la Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches, qu'il faut tenir compte de la tranquillité existante et viser à préserver autant que possible le niveau sonore ambiant. Afin de s'assurer que la mise à jour de la Politique du ministère des Transports intègre les considérations de santé, il serait approprié que l'expertise du ministère de la Santé et des Services sociaux soit mise à contribution.

Le ministère des Transports estime qu'une augmentation du niveau sonore est appréhendée pour 28 résidences dans le cas de la variante de tracé ouest entre la route du Golf et le raccordement sud, dont la moitié subiraient une augmentation supérieure à 10 dB(A) même après l'implantation de mesures d'atténuation (DA35, p. 15). Selon les simulations réalisées par le Ministère, la plus grande augmentation du bruit surviendrait dans le secteur du rang Saint-Charles où il pourrait y avoir jusqu'à 15 dB(A) d'augmentation. Plusieurs résidences du secteur Vérieul subiraient également une augmentation de l'ordre de 8 dB(A). Cependant, il serait possible d'y aménager une butte antibruit, ce qui réduirait d'environ 3 dB(A) l'augmentation du climat sonore anticipée. Par ailleurs, huit résidences verraient leur climat sonore amélioré.

Dans le cas de la variante de tracé est, le ministère des Transports estime à neuf le nombre de résidences touchées par une augmentation du climat sonore, dont une subirait une augmentation supérieure à 10 dB(A) même après l'implantation de mesures d'atténuation (DA35, p. 13). Il anticipe une augmentation pouvant atteindre 11 dB(A) à proximité du tracé dans le secteur du rang Saint-Charles et prévoit acquérir ou déplacer la résidence la plus touchée puisqu'elle se trouverait dans l'emprise de l'autoroute. Près du viaduc de la route Fraser, certaines résidences subiraient une augmentation de l'ordre de 5 dB(A), voyant ainsi leur niveau sonore atteindre jusqu'à 60 dB(A). Il est à souligner que, pour cette variante de tracé, il ne peut y avoir de butte antibruit dans le secteur de la route Fraser en raison de la configuration des lieux.

1. Les aires récréatives de même que les aires résidentielles et institutionnelles.

Le ministère des Transports propose un suivi des impacts sonores un an après l'ouverture du nouveau tronçon routier de même que cinq et dix ans après cette date. Il porterait une attention particulière aux zones sensibles (PR3.1, p. 7-3).

- *Constat — La commission constate que le tracé est occasionnerait des augmentations du niveau sonore pour un moins grand nombre de résidences que le tracé ouest.*

- ***Avis 11** — La commission est d'avis que le ministère des Transports doit prendre des mesures afin que le niveau sonore moyen engendré par le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges soit inférieur à 50 dB(A) le jour et à 45 dB(A) la nuit à l'extérieur des résidences, à moins que le niveau ambiant existant soit supérieur à ces seuils, auquel cas il ne devrait pas le dépasser.*

- ***Avis 12** — La commission est d'avis que, si aucune mesure d'atténuation ne permet de réduire suffisamment les impacts sonores occasionnés par le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges, le ministère des Transports devrait proposer aux propriétaires touchés de déplacer ou d'acquérir leur résidence.*

- ***Avis 13** — La commission est d'avis que le programme de suivi du climat sonore du ministère des Transports doit être défini en collaboration avec le ministère de la Santé et des Services sociaux, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi que les municipalités concernées par le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges.*

Le milieu naturel

La réalisation du projet selon le tracé est nécessiterait le déboisement d'une superficie totale de 195 ha. Dans le cas du tracé ouest, cette superficie serait d'environ 230 ha (PR3.1, p. 5-15 ; PR3.2, p. 2-4). Aucun écosystème forestier exceptionnel ni aucune espèce végétale menacée, vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée n'ont été répertoriés dans le secteur des deux tracés. Cependant, certaines espèces animales particulières y ont été observées, telles que le Lynx roux, susceptible d'être désigné menacé ou vulnérable, et la Tortue des bois, désignée vulnérable. Par ailleurs, plusieurs cours d'eau seraient traversés par le projet.

Les principaux aspects qui ont fait l'objet de discussions au cours de l'audience publique et qui sont ici examinés sont la fragmentation du milieu forestier en rapport avec la présence du Cerf de Virginie, la protection des milieux humides et de la faune aquatique ainsi que l'impact du déboisement sur la faune avienne.

La fragmentation de l'habitat du Cerf de Virginie

La construction d'une autoroute en milieu forestier entraîne inévitablement sa fragmentation ainsi que la perte d'habitats et constitue un obstacle aux déplacements de la faune. Ces effets concernent une grande part des espèces terrestres, mais c'est le Cerf de Virginie qui a particulièrement retenu l'attention lors de l'audience publique. Le secteur renferme une abondante population de cerfs, estimée à près de 7 individus/km^2 en 2001 (DB2, p. 4). C'est d'ailleurs le cas pour l'ensemble du sud du Québec où le climat leur est favorable.

Le Cerf de Virginie se déplace sur de grandes distances en été à la recherche de nourriture et se regroupe à l'intérieur d'aires de confinement pour passer l'hiver. Ces aires offrent un habitat d'abri plus dense où l'accumulation de neige est moindre, facilitant leurs déplacements et la recherche de nourriture. Chacun des tracés proposés traverse des aires de confinement hivernal de superficie inférieure à 2,5 km^2, qui sont appelées pochettes. En raison de leur faible superficie, les pochettes ne sont pas reconnues de façon légale[1]. Il est à noter qu'une aire de confinement d'importance est située à proximité de l'extrémité sud du projet, appelée ravage de la rivière Famine. D'une superficie de 42 km^2, il renfermait environ 28 individus/km^2 au cours de l'hiver de 2001 (DB2, p. 10 ; M. Yves Leblanc, DT1, p. 90 ; M^{me} Sylvie Desjardins, DT1, p. 93 et DT2, p. 25 et 26).

Selon le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, les deux tracés sont équivalents en matière de perte d'habitats pour le cerf (M^{me} Sylvie Desjardins, DT1, p. 93 et 94). Cependant, sur le plan de la fragmentation du milieu forestier et des déplacements des animaux, le tracé est pourrait avoir un impact plus important. La portion boisée à l'ouest de l'autoroute serait plus grande et les animaux seraient davantage susceptibles de la traverser pour fréquenter les habitats qui se trouveraient de part et d'autre, contrairement au tracé ouest qui est plus rapproché de la zone urbaine. Ceci pourrait se traduire par un risque plus élevé de collision entre les véhicules et les cervidés dans le cas du tracé est. Il existe deux périodes critiques à ce sujet, soit au printemps et à l'automne, moments où les chevreuils se déplacent entre leurs habitats estivaux et hivernaux. Le ministère des Transports et le ministère des Ressources naturelles et de la Faune s'entendent toutefois pour dire qu'il est difficile d'évaluer précisément les risques de collision avant la réalisation du projet (PR3.1, p. 5-16 ; M^{me} Sylvie Desjardins, DT1, p. 94 et DT3, p. 6).

1. Une aire de confinement du Cerf de Virginie est définie par le *Règlement sur les habitats fauniques* [c. C-61.1, r. 0.1.5] comme une superficie boisée d'au moins 250 ha [2,5 km^2], caractérisée par le fait que les cerfs de Virginie s'y regroupent pendant la période où l'épaisseur de la couche nivale dépasse 40 cm dans la partie du territoire située au sud du fleuve Saint-Laurent et à l'ouest de la rivière Chaudière ou dépasse 50 cm ailleurs.

De l'avis de certains participants, un suivi des collisions devrait être effectué afin de déterminer les secteurs problématiques et de réaliser les aménagements favorables à une réduction de ce type de collision, autant pour la sécurité des usagers de la route que la protection de la faune (Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches, DM42, p. 8 ; Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches, DM46, p. 14). Outre l'utilisation d'une signalisation adéquate que le ministère des Transports prévoit déjà mettre en place, il existe une panoplie de mesures pour atténuer le risque de collision avec les cervidés, que ce soit par l'installation de clôtures, l'aménagement de passages ou de traverses pour la faune ou l'installation de détecteurs de mouvements en bordure de la route (De Bellefeuille et Poulin, 2004).

Le ministère des Ressources naturelles et de la Faune a indiqué que les cervidés en carence de sodium à la suite de la période hivernale peuvent être attirés par l'accumulation des sels de voirie dans l'eau des fossés au printemps (M^{me} Sylvie Desjardins, DT4, p. 4 et 5). La création de telles mares salines pourrait se produire en cas de mauvais drainage en bordure de l'autoroute. Toutefois, le ministère des Transports estime que de nouvelles installations routières ne devraient pas présenter de lacune à cet égard. Par ailleurs, les quantités de sels épandus dans la région seraient limitées étant donné sa situation méridionale. Elles varieraient de 30 à 40 t/km alors que dans le parc des Laurentides au nord de Québec elles sont de 80 à 90 t/km. Rappelons que le ministère des Transports prévoit l'adoption d'un plan de gestion des sels de voirie pour l'année 2008 (M. Jacques Bélanger, DT2, p. 50 ; M. Carol Chayer, DT3, p. 60 et DT4, p. 9 et 10). Néanmoins, le Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches estime que « le Ministère doit mettre toutes les mesures en place [...] pour éviter que l'épandage des sels de voirie entraîne la création de mares salines et l'attroupement des cerfs de Virginie en bordure de la route » (DM42, p. 8).

- ***Avis 14*** — *La commission est d'avis qu'un suivi régulier du drainage de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges doit être réalisé afin d'en assurer l'efficacité et d'éviter la création de mares salines susceptibles d'attirer les cerfs de Virginie.*

- ***Avis 15*** — *La commission est d'avis qu'un suivi des collisions avec les cerfs de Virginie doit être effectué au cours des années suivant la mise en service de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges afin de mettre en place des mesures d'atténuation appropriées, en plus de la signalisation déjà prévue.*

Les milieux humides

Les milieux humides, en plus de fournir des habitats à un vaste éventail d'espèces végétales et animales, jouent un rôle majeur dans divers phénomènes hydriques. Ils

permettent notamment d'épurer et d'emmagasiner l'eau douce, de protéger les rivages contre l'érosion ainsi que de réduire et contenir les inondations. Cependant, ces milieux ont été grandement dégradés au cours des dernières décennies par les activités anthropiques.

L'autoroute traverserait un milieu humide de type marécage lequel borde le ruisseau Loubier. Le ministère des Transports mentionne que ce milieu a été perturbé par des coupes forestières effectuées sur les rives du ruisseau et aucune mesure de compensation n'est prévue à ce sujet (PR3.2, p. 4-4 ; M. Jacques Bélanger, DT4, p. 124 et 125).

La *Politique fédérale sur la conservation des terres humides* a été adoptée en 1991 afin de maintenir les fonctions écologiques et socioéconomiques des milieux humides. Elle vise à prévenir toute perte nette de leurs fonctions par l'application de trois principes : éviter les impacts sur ces milieux, atténuer les impacts inévitables et compenser les pertes résiduelles par la mise en valeur ou la restauration de milieux humides. Une politique de conservation et de gestion durable des milieux humides est également en préparation par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, dont le dépôt est prévu d'ici avril 2007 selon le plan stratégique du Ministère (2005, p. 18 et 19).

Le Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches, qui cherche notamment à préserver les milieux humides dans la région, considère que le Québec doit rapidement adopter une politique pour la conservation des milieux humides. Le Conseil estime que les impacts du projet sur ces milieux devraient être réduits au minimum et que les pertes de superficies devraient être compensées par la création de nouveaux habitats (DM42, p. 4 ; M. Guy Lessard et M^{me} Geneviève Desroches, DT6, p. 10 et 11).

- ***Avis 16*** — *La commission est d'avis que toute perte de milieux humides causée par le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges doit être compensée par la restauration, la mise en valeur ou la création de tels milieux.*

Les cours d'eau et la faune aquatique

Plusieurs cours d'eau seraient traversés par le projet. Dans le cas de chacune des variantes de tracé, certains de ces cours d'eau abritent des aires de fraie et d'alevinage pour l'Omble de fontaine. Le ministère des Transports prévoit généralement éviter les travaux en milieu hydrique entre le 15 septembre et le 15 juin. Pour les autres cours d'eau, la période privilégiée pour la réalisation des travaux en milieu hydrique s'étendrait de la fin du printemps au milieu de l'automne. Le ministère des Ressources naturelles et de la Faune a souligné la présence d'une autre espèce

d'intérêt sportif, l'Achigan à petite bouche, dans la rivière Gilbert. Le ministère des Transport ne prévoit toutefois pas de restriction s'appliquant de façon particulière à la saison de reproduction de cette espèce, qui se déroule de la fin mai au début juillet[1] (PR3.2, p. 4-4, 4-5 et 4-14).

Selon le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, la qualité des habitats aquatiques touchés et l'impact du projet sur ceux-ci seraient similaires pour les deux tracés proposés. En ce qui concerne les pertes d'habitat du poisson, le Ministère applique le principe d'aucune perte nette d'habitat. Ainsi, toute perte qui n'a pu être évitée par l'application de mesures d'atténuation doit être compensée par la création d'un habitat propice aux poissons. Les moyens techniques existent pour y parvenir et le Ministère privilégie cette forme de compensation plutôt qu'un dédommagement financier (M^me^ Sylvie Desjardins, DT4, p. 6, 7 et 126).

Une préoccupation a également été exprimée au sujet de l'impact des sels de voirie sur les poissons, particulièrement l'Omble de fontaine. Cette espèce est notamment présente dans le ruisseau Fraser qui serait longé par l'autoroute sur quelques kilomètres dans le cas du tracé est (M. Guy Quirion, DM21, p. 3 ; Groupe de citoyens du rang Saint-Charles, DM22, p. 38). L'adoption du plan de gestion des sels de voirie prévue par le ministère des Transports et l'application des meilleures pratiques dans le domaine seraient de nature à limiter les impacts à cet égard (DB37 ; M^me^ Sylvie Desjardins, DT4, p. 6 ; MM. Michel Labrie et Jacques Bélanger, DT4, p. 8 ; Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches, DM42, p. 6).

- ***Avis 17*** — *La commission est d'avis qu'au cours de la période de fraie et d'alevinage de l'Achigan à petite bouche il ne doit pas y avoir de travaux de construction à proximité de la rivière Gilbert. De plus, la perte d'habitat du poisson occasionnée par le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges doit être compensée par la restauration ou la création d'habitats aquatiques.*

Le déboisement et la faune avienne

Selon le ministère des Transports, le déboisement des superficies requises pour la réalisation du projet pourrait toucher plus de 1 700 couples d'oiseaux nicheurs, dont une grande part sont des espèces migratrices. Malgré tout, le Ministère ne prévoit aucune restriction du déboisement au cours de la période de nidification et de reproduction de la faune avienne. Selon lui, une telle mesure serait difficilement applicable en raison des autres restrictions à respecter, particulièrement la période de

1. Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, *Poissons d'intérêt sportif du Québec, Achigan à petite bouche* [en ligne (30 novembre 2006) : www.fapaq.gouv.qc.ca/fr/publications/peche/fiche_achigan_petite_bouche.htm].

fraie des poissons. Il souligne également qu'aucune espèce menacée ou vulnérable n'a été identifiée dans le secteur (PR3.2, p. 4-14 ; M. Jacques Bélanger DT4, p. 126 à 128).

La période de nidification et de reproduction des oiseaux s'étend généralement du mois de mai au mois d'août. L'absence d'activités de déboisement au cours de cette période est notamment requise afin de respecter le *Règlement sur les oiseaux migrateurs* [C.R.C., c. 1035] et ainsi protéger ces oiseaux, leur nid et leurs œufs, qu'ils soient considérés comme rares ou non. De l'avis du Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches :

> [...] malgré l'absence d'espèces d'oiseaux menacées et vulnérables, le promoteur devrait, par simple mesure de précaution, prévoir une période de restriction pour le déboisement, notamment en évitant les périodes de nidification printanière et du début de l'été [...]. À notre sens, toutes les périodes de restriction requises devraient être respectées.
> (DM42, p. 7)

- ***Avis 18*** — *Considérant la présence d'oiseaux migrateurs sur le territoire visé par le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges, la commission est d'avis qu'il y a lieu de s'assurer qu'aucune activité de déboisement ne soit effectuée au cours de la période de nidification et de reproduction de la faune avienne. En bordure des cours d'eau, la protection de la faune aquatique devrait avoir préséance.*

Le choix d'un tracé

Les deux tracés répondraient de manière comparable aux objectifs de fluidité et de sécurité de la circulation. De plus, en matière de développement économique, le ministère des Transports évalue les bénéfices du projet en matière d'amélioration de la desserte des parcs industriels de Beauceville et de Saint-Georges et de gains de temps de parcours. Or, indépendamment du tracé proposé, des pertes de revenus et d'emplois seraient susceptibles de survenir pour certains commerces de Beauceville et de Notre-Dame-des-Pins qui verraient une baisse de leur achalandage à la suite de la mise en service de l'autoroute. La création d'un boulevard urbain dans le corridor ouest sans lien direct avec le centre urbain de Beauceville de même que le réaménagement du rang Saint-Charles entre les routes du Golf et Fraser ne constitueraient pas des mesures aptes à réduire l'impact sur ces commerces.

Par ailleurs, des avantages plus marqués apparaissent pour l'un et l'autre des tracés. Ainsi, en ce qui concerne le climat sonore, l'augmentation du bruit toucherait un moins grand nombre de résidences avec le tracé est. De plus, avec le tracé est, lorsque la capacité des bassins de rétention serait dépassée au moment de pluies abondantes, l'eau de ruissellement interceptée par l'autoroute rejoindrait la rivière

Chaudière en aval de la ville de Beauceville, ne contribuant pas dès lors à amplifier les débordements de son réseau de drainage.

Cependant, le tracé est empiéterait sur des terres en culture, ce qui pourrait avoir des conséquences sur la rentabilité des exploitations, comparativement au tracé ouest où aucune terre en culture ne serait touchée. Soulignons qu'au moment de l'audience publique le ministère des Transports n'a pas présenté de mesures concrètes et concertées afin d'éviter la perte de superficies en culture et de réduire la longueur des détours pour les producteurs.

La recherche de mesures assurant la pérennité de l'agriculture dans le secteur et qui faciliteraient la pratique des activités agricoles devrait être poursuivie en concertation avec le milieu et le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation. Les solutions devraient faire en sorte de tendre vers aucune perte nette de terres en culture pour chacune des exploitations touchées. L'agriculture est une activité essentielle à préserver et une vision à long terme s'avère nécessaire pour son maintien.

- ***Avis 19*** — *Afin d'assurer la pérennité de l'agriculture, la commission est d'avis que le ministère des Transports doit rechercher des solutions de façon à tendre vers aucune perte nette de superficies cultivées pour les exploitations touchées par le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges. Cette recherche doit se faire en concertation avec tous les intervenants concernés. À défaut de répondre à cette condition de base, le ministère des Transports devra revoir le tronçon autoroutier compris entre la route du Golf à Beauceville et le raccordement sud à Notre-Dame-des-Pins.*

La mise en place d'un comité de concertation et de suivi

Afin de réduire les impacts humains se rapportant entre autres aux acquisitions, aux confinements, aux fractionnements des lots et au climat sonore à la suite de la réalisation du projet, il y a lieu de former le plus rapidement possible un comité de concertation et de suivi. La Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches propose aussi un tel comité de même qu'un suivi psychosocial, estimant qu'une partie de la population subit actuellement un stress important devant la possibilité de perdre l'usage de leurs biens (DM46, p. 14).

En ce qui concerne le suivi, la commission estime que les résultats doivent être rendus publics et facilement accessibles à la population. De plus, il arrive souvent

qu'à la lecture des décrets d'autorisation des projets soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement il soit difficile de connaître l'ensemble des conditions de réalisation exigées par le gouvernement. Ceci est dû au fait que des documents, dont les lettres d'engagements des promoteurs auxquelles les décrets font référence, ne sont pas systématiquement communiqués à la population au moment de l'émission du décret. Dans ce contexte, il est alors difficile pour la population de participer à la surveillance et au suivi du projet.

La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement étant basé sur une approche transparente, le public doit connaître l'ensemble des mesures que le promoteur doit mettre en œuvre pour se conformer à la décision gouvernementale. La *Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement*[1] demande d'ailleurs que soit communiquée sous une forme appropriée une information aussi stratégique. Cette convention ouverte à la signature de tous les pays est parrainée par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, organisme dont fait partie le Canada.

- ***Avis 20*** — *La commission est d'avis que, afin de tenir compte des attentes et des suggestions de la population pour le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges, le ministère des Transports doit former dès maintenant un comité de concertation et de suivi.*

- ***Avis 21*** — *La commission est d'avis que l'ensemble des engagements du ministère des Transports et des conditions auxquels ferait référence un décret gouvernemental concernant le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges doivent être communiqués à la population et facilement accessibles.*

L'information et la consultation du public

Afin que les municipalités et les citoyens ne soient pas privés d'informations qui pourraient conduire à un dialogue, il serait pertinent que les avis de projet soient systématiquement mis à la disposition du public dès le début de la procédure et transmis aux autorités municipales concernées. Cette approche permettrait aux personnes intéressées d'acquérir plus rapidement une meilleure connaissance du projet et de ses répercussions, comme c'est le cas pour la procédure fédérale. Cela favoriserait très tôt un dialogue entre le promoteur et la communauté hôte, autorisant d'anticiper les enjeux, d'adapter les projets en conformité avec les attentes et les

1. Convention Aarhus [en ligne (21 décembre 2006) : www.centre.ecologie.gouv.fr/telechargement/la_convention_aarhus.htm].

préoccupations du public et de mieux prendre en compte les préoccupations des citoyens dans le choix des options.

De plus, une telle approche serait conforme à l'esprit de la *Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement*. La Convention stipule d'ailleurs que, « lorsqu'un processus décisionnel touchant l'environnement est engagé, le public concerné est informé comme il convient, de manière efficace et en temps voulu, par un avis au public ou individuellement, selon le cas, au début du processus »[1]. Par ailleurs, la Convention indique que « la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence »[1].

1. Convention Aarhus [en ligne (21 décembre 2006) : www.centre.ecologie.gouv.fr/telechargement/la_convention_aarhus.htm].

Conclusion

Le projet de prolongement de l'autoroute 73, Robert-Cliche, entre Beauceville et Saint-Georges s'inscrit dans le cadre de la construction de l'autoroute 73 que le ministère des Transports planifie depuis plus de trente ans entre Québec et Saint-Georges. Ce prolongement est justifié en raison des problèmes de sécurité et de fluidité sur la route 173. Le transfert des véhicules en transit vers l'autoroute 73 faciliterait les déplacements et améliorerait la sécurité des usagers. Par ailleurs, le parachèvement de ce segment autoroutier dans les meilleurs délais fait consensus dans la région.

Entre le raccordement sud à Notre-Dame-des-Pins et la 74e Rue projetée à Saint-Georges, le tracé proposé apparaît acceptable. Cependant, entre la route du Golf à Beauceville et le raccordement sud, le tracé est que privilégie le Ministère aurait des impacts significatifs sur le milieu agricole. Afin d'assurer la pérennité de l'agriculture dans ce secteur, le Ministère doit rechercher des solutions de façon à tendre vers aucune perte nette de superficies cultivées pour les exploitations touchées. Cette recherche doit se faire en concertation avec tous les intervenants concernés. À défaut de répondre à cette condition de base, le ministère des Transports devra revoir le tronçon autoroutier compris entre la route du Golf et le raccordement sud.

Le projet doit s'insérer le plus harmonieusement possible dans son milieu d'accueil. Il doit s'adapter aux activités qui s'y déroulent et contribuer au maintien, voire à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens. Ainsi, la commission propose que soient mises en œuvre des mesures visant à bonifier le projet en ce qui concerne notamment le maintien des activités agricoles et forestières, le développement urbain et économique, la protection des puits d'eau potable individuels et municipaux ainsi que la réduction de la nuisance associée au bruit routier. Au sujet du milieu naturel, des mesures sont également proposées pour préserver le Cerf de Virginie, la faune aquatique et avienne ainsi que les milieux humides. Afin de tenir compte des attentes et des suggestions de la population, le ministère des Transports doit former dès maintenant un comité de concertation et de suivi.

Fait à Québec,

Louis Dériger
Président de la commission

Claudette Journault
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Édith Bourque, analyste
Julie Crochetière, analyste

Avec la collaboration de :
Maryse Filion, agente de secrétariat
Mélissa Poirier, stagiaire aux communications
Renée Poliquin, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

Groupe de citoyens touchés par la variante retenue par le ministère des Transports du Québec
M[me] Josée Bilodeau, porte-parole

Syndicat de l'UPA de l'Érable
M. Alain Bernard

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 2 octobre 2006.

La commission et son équipe

La commission

Louis Dériger, président
Claudette Journault, commissaire

Son équipe

Édith Bourque, analyste
Julie Crochetière, analyste
Maryse Filion, agente de secrétariat
Mélissa Poirier, stagiaire aux communications
Renée Poliquin, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Avec la collaboration de :
Bernard Desrochers, responsable de l'infographie
Danielle Hawey, conseillère en communication
Lucie Lepage, agente de secrétariat
Hélène Marchand, responsable de l'édition
Josée Primeau, coordonnatrice du secrétariat de la commission

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

Les 25, 26 et 27 septembre 2006 — Rencontres préparatoires tenues à Beauceville, Saint-Georges et Québec

1re partie

Les 10, 11 et 12 octobre 2006
Club de golf de Beauceville
Beauceville

2e partie

Les 7, 8 et 9 novembre 2006
Salle paroissiale Saint-Georges
Saint-Georges

Le promoteur

Ministère des Transports	M. Michel Labrie, porte-parole M. Jacques Bélanger M. Luc Bilodeau M. Carol Chayer M. Yves Leblanc M. Paolo Lessard Mme Madeleine Lindsay
Ses consultants	
Acoustec	M. Bernard Migneron
Tecsult inc.	M. Jean-Louis Doucet Mme Laurence Goesel M. Jean-François Rouillon Mme Isabelle Tremblay M. Pierre R. Tremblay

Les personnes-ressources

	Mémoires
M. Jean-François Guay	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation

M. Michel-L. Mailhot, porte-parole M. Pascal Sarrazin	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	
M[me] Sylvie Desjardins	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	
M. Charles Bérubé M. Richard Martin	Ministère de la Santé et des Service sociaux	
M. Claude A. Ferland	Ministère de la Sécurité publique	
M[me] Louise Roy, porte-parole M. Luc Lemieux M. Claude Poulin	MRC de Beauce-Sartigan	DM7 DM7.1
M. Marc-André Bérubé	MRC de Robert-Cliche	
M. François Fontaine, porte-parole M. Viateur Boucher M. Hugues Poulin	Municipalité de Notre-Dame-des-Pins	DM43 DM43.1
M. Jean-Guy Bolduc M. Jacques Francœur	Ville de Beauceville	DM37 DM37.1 DM37.2 DM37.3 DM37.4
M. Jean M[c]Collough, porte-parole M. Roger Carette M. Marcel Grondin	Ville de Saint-Georges	DM31

Les participants

	Mémoires
M. Roger Beaudoin	DM1
M. Simon Bilodeau	
M[me] Lyne Campeau et M. Michel Mercier	DM25
M[me] Annie Cliche et M. Dave Loubier	DM47
M. Denis Dessaint	
M. Raymond Fluet	DM24

M. Pierre Fortin	DM55
M. Patrick Lessard	DM9
M. Michel Loignon	
M. Michel Maheux	Verbal
M. Neil Mathieu	DM19
M. Patrick Mathieu	Verbal
M^me^ Gabrielle Mercier	DM23
M. Marc Mercier	DM12
M. Guy-Claude Morin	DM54
M. Bruno Paquet	DM52
M. Léo Poulin	DM4
M^me^ Lucette Poulin	DM11
M^me^ Martine Poulin	DM38
M. Roland Poulin	DM27 DM27.1
M. Yvan Poulin	
M^me^ Alice Quirion	DM6
M. Guy Quirion	DM21
M. Jean Rhéaume	Verbal
M. Carl Rodrique et M^me^ Julie Mercier	DM5
M. Jude Roy	DM61
M^me^ Nellie Roy et M. Daniel Mercier	DM30
M^me^ Mylène Tardif	
M. Robert Thibodeau	
M. Dany Veilleux	

M. H. Marcel Veilleux		DM2
Association Québec-Boston	M. Christian Houde, porte-parole M. Michel Campéano	Verbal
Boa Francs inc.	M. Danny Dufour	DM28
Busque & Laflamme		DM13
Centrale des syndicats démocratiques		DM35 DM35.1
Centre de santé et de services sociaux de Beauce	M[me] Suzanne Bougie M. Simon Drouin	DM33
Centre financier aux entreprises Desjardins de Chaudière-Sud et Caisse Desjardins de Saint-Georges	M. Denis Drouin M. Paulo Pépin	DM40 DM40.1
Centre local de développement de Beauce-Sartigan	M. Jean Breton	DM8 DM8.1
Chambre de commerce de Saint-Georges	M[me] Brigitte Busque M[me] Sabrina Gagné	DM29
Chambre de commerce des entrepreneurs de Québec		DM59
Chambre de commerce et d'industrie de L'Amiante		DM45
Chambre de commerce et d'industrie de Montmagny		DM49
Club FADOQ L'Assomption de Saint-Georges		DM57
Club FADOQ Saint-Georges Beauce inc.		DM60
Comité d'éducation interordres Beauce-Etchemin	M. Charles-Henri Lecours M. Camille Turmel	DM32
Comité de bassin de la rivière Chaudière II		DM36
Comité socioéconomique Beauce-Sartigan	M. Martial Drouin M[me] Brigitte Busque	DM44
Conférence régionale des élus de la Chaudière-Appalaches	M. Réal Laverdière M[me] Louisette Corriveau	DM39 DM39.1

Conseil économique de Beauce	M. Claude Morin	DM34
Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches	M^{me} Geneviève Desroches M. Guy Lessard	DM42 DM42.1
Corporation ambulancière de Beauce inc.	M. Claude Lachance M^{me} Micheline Gilbert	DM14
Députée de Beauce-Sud	M^{me} Diane Leblanc	DM3
Direction de santé publique et de l'évaluation de Chaudière-Appalaches	M. Philippe Lacasse M. André Morasse	DM46 DM46.1
Équipements Comact inc.		DM10
Ferme Bertnor inc.		DM58
Ferme Grondinvil inc.	M. Mario Grondin	DM20 DM20.1 DM20.2
Fondation de l'entrepreneurship	M. Régis Labeaume	Verbal
Groupe de citoyens du rang Saint-Charles en faveur du tracé ouest	M^{me} Josée Bilodeau, porte-parole M. Pascal Veilleux M. Marc St-Hilaire	DM22
Les Amis de l'autoroute	M. Charles A. Roy M. Daniel Lessard	Verbal
Manac inc.	M. Charles Dutil	DM41
Municipalité de Saint-Benoît-Labre	M. Jimmy Laflamme	Verbal
Municipalité de Saint-Côme-Linière	M. Gabriel Giguère	DM16
Municipalité de Saint-Prosper de Beauce et Chambre de commerce de l'est de la Beauce	M. Raynald Fortin M^{me} Suzanne Lantagne	Verbal
Municipalité de Saint-Simon-les-Mines	M. Martin Busque	DM17 DM17.1 DM17.2
Municipalité de Saint-Théophile		DM26
Municipalité de village de Lac-Poulin	M. Claude Lemieux	DM53

Pôle Québec Chaudière-Appalaches	M. Paul-Arthur Huot	DM51 DM51.1
Radio-Beauce inc.		DM48
RCM Modulaire	M. Gilbert Trudeau	Verbal
Syndicat de l'enseignement de la Chaudière	M^{me} Brigitte Bilodeau	DM50 DM50.1
Syndicat de l'UPA de l'Érable	M. Pierre Giguère M. Mario Grondin M. Michel Maheux	DM18 DM18.1 DM18.2
Syndicat des métallos, section locale 9153		DM56
Travailleurs ambulanciers syndiqués de Beauce inc.	M. Daniel Carrier	DM15 DM15.1
Ville de Sainte-Marie	M. Harold Guay	Verbal

Au total, 61 mémoires et 10 présentations verbales ont été soumis à la commission.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bureau municipal de Notre-Dame-des-Pins
Notre-Dame-des-Pins

Bibliothèque Madeleine-Doyon
Beauceville
Accès Internet gratuit

Bibliothèque municipale de Ville de Saint-Georges
Saint-Georges

Université du Québec à Montréal
Montréal

Bureau du BAPE
Québec

La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

Procédure

PR1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, mai 2002, 11 pages et carte.

PR1.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de localisation de la référence citée à la page 5 de l'avis de projet*, mai 2002, 1 carte.

PR2 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, mai 2002, 22 pages.

PR3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.*

PR3.1 *Étude d'impact – Rapport final*, juin 2005, pagination diverse.

PR3.2 *Rapport complémentaire*, décembre 2005, pagination diverse.

PR3.3 *Annexe au rapport complémentaire*, décembre 2005, 12 pages.

PR3.4 *Résumé*, février 2006, pagination diverse.

PR4 Ne s'applique pas.

PR5 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 28 septembre 2005, 10 pages.

PR5.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, décembre 2005, 27 pages. (Voir la partie 4 du document PR3.2, p. 4-1 à 4-27.)

PR6 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 3 août au 23 septembre 2005, pagination diverse.

PR7 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 17 janvier 2005, 4 pages.

PR8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet*, février 2005, 4 pages.

PR8.1 *Inventaire des exploitations agricoles et sylvicoles*, mai 2003, 21 pages et annexes.

PR8.2 *Étude de perception*, juin 2003, 11 pages et annexes.

PR8.3 *Inventaire des pistes de la grande et de la petite faune*, juillet 2003, 16 pages.

PR8.4 *Impacts économiques et commerciaux*, novembre 2003, pagination diverse.

PR8.5 *Inventaire des oiseaux nicheurs, printemps de 2003*, décembre 2003, pagination diverse.

PR8.6 *Consultations publiques des 12 mai et 29 novembre 2004*, avril 2005, 9 pages et annexes.

PR8.7 *Mise à jour de l'étude d'opportunité*, juin 2005, pagination diverse.

PR8.8 *Définition des caractéristiques hydrologiques du milieu et impacts probables de l'autoroute projetée sur les conditions actuelles*, juin 2005, 35 pages et annexe.

PR8.9 *Étude de l'impact acoustique*, juin 2005, 21 pages et annexes.

PR8.9.1 *Étude de l'impact acoustique (révision du tracé)*, décembre 2005, 5 pages et annexes.

Par le promoteur

DA1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude complémentaire sur la faune ichtyenne dans les cours d'eau traversés par le trajet projeté*, septembre 2006, 5 pages et annexes.

DA2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rapport d'étape 2005 (préliminaire) – Suivi des impacts du prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) dans le ravage de la rivière Calway*, juin 2006, 20 pages et annexes.

DA3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte présentant les caractéristiques du milieu visuel*, juin 2005.

DA4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique sur le bruit routier*, mars 1998, 10 pages et annexes.

DA5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, dépliant, mars 2003.

DA6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales – Information générale*, document de la Direction de la Chaudière-Appalaches, mars 2006, 6 pages et annexe.

DA7 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *La gestion écologique de la végétation des abords d'autoroutes – La nouvelle approche*, dépliant, juin 2005.

DA8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Information sur la gestion écologique provenant du site Web du ministère des Transports* (www.mtq.gouv.qc.ca).

DA9 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *La voirie locale. Guide d'information – Partage des responsabilités entre le gouvernement et les municipalités*, 1993, 49 pages et annexes.

DA10 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Tableau d'estimation des coûts et frais connexes – Tronçon Beauceville–Saint-Georges*, octobre 2006,1 page.

DA11 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Recueil des normes concernant les abords de route*, avril 2004 à juin 2006.

DA12 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte du tracé avec chaînage*, octobre 2002.

DA13 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation du projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges*, octobre 2006, 11 pages.

DA14 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et TECSULT. *Carte du tracé est proposé pour le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges*, octobre 2006.

DA15 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et VILLE DE BEAUCEVILLE. *Correspondance entre le ministère des Transports et la Ville de Beauceville concernant la position de la Ville sur le tracé du prolongement de l'autoroute proposé par le ministère*, 11 avril et 9 septembre 2005, 7 pages.

DA16 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et TECSULT. *Présentation du risque d'impacts du projet sur l'approvisionnement en eau potable*, 7 pages.

DA17 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et TECSULT. *Présentation de l'étude hydrologique réalisée relativement aux travaux requis par le projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges*, 8 pages.

DA18 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et TECSULT. *Présentation des impacts économiques et commerciaux identifiés relativement aux travaux requis par le projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges*, 4 pages.

DA19 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Classification fonctionnelle des routes*, 15 juin 2006, 12 pages.

DA20 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation de la comparaison des variantes de raccordement*, octobre 2006, 5 pages.

DA21 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation sur les sources de bruit, les niveaux sonores et les mesures d'atténuation*, octobre 2006, 3 pages.

DA22 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation concernant la desserte du centre-ville de Beauceville et les constats d'analyse*, octobre 2006, 4 pages.

DA23 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation portant sur le morcellement des grandes propriétés*, octobre 2006, 1 page.

DA24 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation sur la* Politique sur le bruit routier, octobre 2006, 2 pages.

DA25 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation sur l'optimisation des deux variantes de tracé à Beauceville*, octobre 2006, 3 pages.

DA26 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation concernant la problématique et la justification du projet*, octobre 2006, 5 pages.

DA27 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation sur la procédure d'acquisition*, octobre 2006, 4 pages.

DA28 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Diapositives complémentaires sur divers sujets*, octobre 2006, 4 pages.

DA29 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation sur l'ambiance sonore et les niveaux de bruit comparables*, octobre 2006, 3 pages.

DA30 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation sur les ponts d'étagement et les sentiers de motoneige*, octobre 2006, 1 page.

DA31 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation sur les impacts sonores est-ouest*, octobre 2006, 2 pages.

DA32 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Annexe complémentaire concernant les retombées économiques du projet dans la région en matière d'emplois, les distances des résidences les plus près du raccordement de la 74e Rue dans le secteur de la 35e Avenue, les mesures d'atténuation particulières et l'échéancier de 2002 du Ministère*, octobre 2006, 9 pages et lettre de transmission.

DA33 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément à la mise à jour de l'étude d'opportunité, note technique n° 4*, octobre 2006, 17 pages.

DA34 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément à l'étude des caractéristiques hydrologiques du milieu et des impacts probables du projet. Note technique n° 1*, octobre 2006, 10 pages.

DA35 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément à l'étude du climat sonore. Note technique n° 3*, octobre 2006, 22 pages et annexe.

DA36 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Historique des coûts du projet*, 30 octobre 2006, 3 pages.

DA37 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Analyse technique et environnementale de la réfection du rang Saint-Charles. Note technique n° 2*, novembre 2006, 23 pages et annexe.

DA38 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Lettre adressée à M. Bruno Paquet, participant à la deuxième partie de l'audience publique*, 27 novembre 2006, 2 pages.

Par les personnes-ressources

DB1 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Inventaire aérien de l'orignal dans la zone de chasse 3 à l'hiver de 2005*, rapport technique, juin 2006, 22 pages.

DB2 Sylvie DESJARDINS, Marianne CUSSON et Benoit LANGEVIN. *Inventaire aérien de la population de cerfs dans la zone de chasse 3 à l'hiver de 2001*, ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Direction de l'aménagement de la faune de la Chaudière-Appalaches, 10 pages.

DB3 MRC DE BEAUCE-SARTIGAN. *Schéma d'aménagement et de développement révisé*, 2004, 277 pages et annexes.

DB4 MRC DE BEAUCE-SARTIGAN. *Règlement de contrôle intérimaire n° 96-47 concernant le contrôle du déboisement sur le territoire de la MRC*, décembre 1996.

DB5 MRC DE BEAUCE-SARTIGAN. *Règlement de contrôle intérimaire n° 2001-57-08 visant à apporter les modifications nécessaires au règlement de contrôle intérimaire en vigueur à la suite de l'adoption d'une nouvelle politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables par le gouvernement du Québec*, juillet 2006.

DB6 MRC DE BEAUCE-SARTIGAN. *Règlement de contrôle intérimaire n° 2002-61 concernant la gestion de la zone agricole permanente visant à déterminer des paramètres de distances séparatrices pour atténuer les inconvénients liés aux odeurs inhérentes aux activités agricoles*, septembre 2002.

DB7 MRC DE BEAUCE-SARTIGAN. *Résolution n° 2006-04-068 concernant la demande d'autorisation à la Commission de protection du territoire agricole du Québec, n° de référence 20-341-8212, afin d'aliéner, de lotir et d'utiliser à des fins autres que l'agriculture les terrains requis pour le prolongement de l'autoroute 73 et pour l'élargissement ou la construction de routes liées au projet entre Beauceville et Saint-Georges*, 26 avril 2006, 2 pages et annexes.

DB8 MRC DE BEAUCE-SARTIGAN. *Résolution n° 2006-08-128 concernant la demande d'autorisation à la Commission de protection du territoire agricole du Québec, n° de référence 154-03-0213, afin d'aliéner, de lotir et d'utiliser à des fins autres que l'agriculture les terrains requis pour le prolongement de l'autoroute 73 et pour l'élargissement ou la construction de routes liées au projet jusqu'à la route 204 Est à Saint-Georges*, 1er septembre 2006, 2 pages et annexes.

DB9 MRC DE ROBERT-CLICHE. *Schéma d'aménagement en vigueur*, 1988, 151 pages et annexes.

DB9.1 MRC DE ROBERT-CLICHE. *Extraits du Schéma d'aménagement*, 1988, pagination diverse.

DB10 MRC DE ROBERT-CLICHE. *Projet de règlement n° 95-03 modifiant le périmètre d'urbanisation de la ville de Saint-Joseph-de-Beauce au schéma d'aménagement de la MRC de Robert-Cliche*, 8 octobre 2003, 2 pages et annexe.

DB11 MRC DE ROBERT-CLICHE. *Règlement de contrôle intérimaire n° 64-96 concernant le contrôle relatif à certaines opérations pouvant affecter le territoire et/ou l'environnement*, 23 septembre 1996, 11 pages.

DB11.1 MRC DE ROBERT-CLICHE. *Règlement de contrôle intérimaire n° 76-99 modifiant le règlement n° 64-96*, 8 septembre 1999, 2 pages.

DB12 MRC DE ROBERT-CLICHE. *Règlement de contrôle intérimaire n° 106-06 relatif à la protection des rives, du littoral et des plaines inondables sur le territoire de la MRC de Robert-Cliche*, janvier 2006, 17 pages.

DB13 MRC DE ROBERT-CLICHE. *Règlement de contrôle intérimaire n° 97-04 modifiant le règlement n° 93-03 relatif à la cohabitation harmonieuse en territoire agricole*, septembre 2004, 2 pages.

DB14 MRC DE ROBERT-CLICHE. *Règlement de contrôle intérimaire n° 93-03 relatif à la cohabitation harmonieuse entre les usages agricoles et non agricoles sur le territoire de la MRC de Robert-Cliche*, juin 2003, 22 pages.

DB15 VILLE DE BEAUCEVILLE. *Plan d'urbanisme*, 2004, pagination diverse.

DB16 VILLE DE BEAUCEVILLE. *Plan de zonage*.

DB17 VILLE DE BEAUCEVILLE. *Résolution n° 2005-04-2094. Position sur le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73)*, 4 avril 2005, 4 pages.

DB18 VILLE DE BEAUCEVILLE. *Répercussions des tracés sur la dynamique urbaine et le développement économique de Beauceville*, étude de Roma Fluet et associés pour la Ville de Beauceville, mars 2005, 33 pages.

DB19 MUNICIPALITÉ DE SAINT-SIMON-LES-MINES. *Plan d'urbanisme*, septembre 1990, 17 pages.

DB20 MUNICIPALITÉ DE SAINT-SIMON-LES-MINES. *Construction et usages permis sur le territoire de la municipalité et normes d'implantation*, p. 16, 17 et 36.

DB21 AGENCE DE DÉVELOPPEMENT DE RÉSEAUX LOCAUX DE SERVICE DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX. *Lettre adressée à M. André Caron de la Direction de la Chaudière-Appalaches du ministère des Transports concernant le choix du tracé*, 8 mars 2002, 2 pages.

DB22 VILLE DE SAINT-GEORGES. *Plan d'urbanisme*, septembre 2005, 63 pages.

DB22.1 VILLE DE SAINT-GEORGES. *Grille synthèse des affectations du sol*, 19 avril 2006, 1 page.

DB22.2 BOLDUC, POULIN & ASSOCIÉS et ECCE TERRA. *Plan d'affectation des sols du secteur ouest urbain*, novembre 2004.

DB22.3 BOLDUC, POULIN & ASSOCIÉS et ECCE TERRA. *Plan d'affectation des sols du secteur ouest rural*, novembre 2004.

DB22.4 BOLDUC, POULIN & ASSOCIÉS et ECCE TERRA. *Plan d'affectation des sols du secteur est urbain*, novembre 2004.

DB22.5 BOLDUC, POULIN & ASSOCIÉS et ECCE TERRA. *Plan d'affectation des sols du secteur est rural*, novembre 2004.

DB22.6 BOLDUC, POULIN & ASSOCIÉS et ECCE TERRA. *Plan d'affectation des sols du milieu rural de Saint-Jean-de-la-Lande*, mars 2003.

DB22.7 BOLDUC, POULIN & ASSOCIÉS et ECCE TERRA. *Plan d'affectation des sols du secteur urbain*, mars 2003.

DB23 QUÉBEC. *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, 30 août 2006, 17 pages.
[En ligne (4 octobre 2006) : www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca]

DB24 QUÉBEC. *Décret 87-2002 concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute Robert Cliche (73) entre Saint-Joseph et Beauceville*, 6 février 2002.

DB25 QUÉBEC. *Décret 322-2006 concernant la modification du décret n° 87-2002 du 6 février 2002 concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute Robert Cliche (73) entre Saint-Joseph et Beauceville*, 13 avril 2006.

DB26 MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DES-PINS. *Plan d'urbanisme*, 31 octobre 1990, 11 pages.

DB27 MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DES-PINS. *Chapitre 4 du plan de zonage intitulé « Zone et usage »*, 7 pages.

DB28 MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DES-PINS. *Grille de spécification des zones numérotées et identifiées au Plan de zonage*, 4 pages.

DB29 MRC DE BEAUCE-SARTIGAN. *Règlement 2001-57-08 modifiant le Règlement 2001-57 relatif au contrôle intérimaire de la MRC de Beauce-Sartigan portant sur les dispositions normatives de protection des rives, du littoral et des plaines inondables dans le but d'y introduire la nouvelle politique gouvernementale de protection des rives, du littoral et des plaines inondables ainsi que les nouvelles cotes de crues identifiées pour la rivière des Hamel dans la municipalité de Saint-Éphrem-de-Beauce*, 5 juillet 2006, 10 pages.

DB30 VILLE DE SAINT-GEORGES. *Extrait du Règlement de zonage 150-2005 concernant les normes d'implantation le long d'une autoroute, d'une voie ferrée et de la route 204*, 13 octobre 2005, 19 pages.

DB31 VILLE DE SAINT-GEORGES. *Extrait du Plan d'urbanisme 163-2005 sur les réaménagements prévus dans le cas où l'autoroute 73 serait construite*, 4 pages.

DB32 VILLE DE SAINT-GEORGES. *Documents relatifs à certains travaux et échanges sur le projet du prolongement de l'autoroute 73 entre 2002 et 2005*, dates diverses, 7 pages.

DB33 CENTRE D'EXPERTISE HYDRIQUE DU QUÉBEC. *Note transmettant un avis technique concernant une étude hydrologique de la rivière Chaudière pour l'événement de pluie abondante du 1er et du 2 juillet 2002 dans le secteur de Saint-Georges*, 19 juillet 2002, 2 pages.

DB34 LES CONSULTANTS FBG INC. *Lettre adressée à la Ville de Beauceville concernant la conduite fluviale du Parc industriel de Beauceville*, 12 octobre 2006, 1 page.

DB35 VILLE DE BEAUCEVILLE. *Règlement n° 98-19 relatif à la circulation des camions et véhicules outils*, 2 novembre 1998, 3 pages et 2 cartes.

DB36 COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC. *Décision de la Commission relativement à la demande de la municipalité de Beauceville d'exclure de la zone agricole une superficie approximative de 80,6452 hectares étant une partie des lots 84, 87 et 89 ainsi que les lots 85, 88 et 90 du cadastre officiel de la paroisse de Saint-François, de la circonscription foncière de Beauce*, 8 mai 2003, 9 pages.

DB37 ENVIRONNEMENT CANADA. *Rapport d'évaluation et code de pratique pour la gestion environnementale des sels de voirie*, 12 octobre 2006, 10 pages.

DB38 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Présentation sur la stabilisation des rives*, octobre 2006, 14 pages.

DB39 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Présentation de la* Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, octobre 2006, 9 pages.

DB40 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et TECSULT. *Documentation déposée lors d'une rencontre des partenaires municipaux le 23 octobre 2002, relativement au prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges*, déposée à l'audience publique par la Ville de Beauceville, 23 octobre 2002, 12 pages et 1 carte.

DB41 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et TECSULT. *Présentation du projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges*, déposée à l'audience publique par la Ville de Beauceville, novembre 2004, 49 pages.

DB42 DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Présentation sur le bruit, concepts nuisance et santé*, 11 octobre 2006, 13 pages.

DB43 MRC DE ROBERT-CLICHE. *Complément d'information faisant suite aux questions sur les cours d'eau et les travaux en zone inondable posées lors de la séance du 12 octobre 2006*, 2 pages.

DB43.1 MRC DE ROBERT-CLICHE. *Règlement 104-05 visant à modifier le règlement 35-87 et ses amendements relatifs au schéma d'aménagement du territoire de la MRC de Robert-Cliche*, 30 novembre 2005, 4 pages.

DB44 COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC. *Formulaire pour la présentation d'une demande*, août 1999.

DB45 COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC. *Guide des pratiques administratives*, 6 pages.

DB46 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Présentation sur la* Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, 10, 11 et 12 octobre 2006.

Par les participants

DC1 MUNICIPALITÉ DE SAINT-THÉOPHILE. *Lettre adressée au premier ministre Jean Charest et résolution 2006-155 concernant le projet de construction des secteurs Beauceville-74e Rue-route 204*, 7 septembre 2006.

Les demandes d'information de la commission

DQ1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées au promoteur concernant l'hydrologie et l'impact de l'autoroute sur le drainage local des bassins versants*, 20 octobre 2006, 2 pages.

DQ1.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ1*, 26 octobre 2006, 3 pages.

DQ2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande d'information adressée au promoteur concernant le calendrier et l'échéancier du projet ainsi que l'entente entre les gouvernements provincial et fédéral sur le financement des travaux du projet*, 2 novembre 2006, 1 page.

DQ2.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ2*, 21 novembre 2006, 2 pages et annexe.

DQ3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande d'information concernant les mesures d'atténuation envisagées pour le milieu agricole*, 13 novembre 2006, 1 page.

DQ3.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ3*, 27 novembre 2006, 2 pages.

DQ4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au promoteur concernant les terrains qui seraient nécessaires à l'ensemble des travaux projetés*, 30 novembre 2006, 1 page.

DQ4.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question du document DQ4*, 15 décembre 2006, 2 pages.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de prolongement de l'autoroute 73, Robert-Cliche, entre Beauceville et Saint-Georges*.

DT1 Séance tenue le 10 octobre 2006 en soirée à Beauceville, 127 pages.

DT2 Séance tenue le 11 octobre 2006 en après-midi à Beauceville, 68 pages.

DT3 Séance tenue le 11 octobre 2006 en soirée à Beauceville, 99 pages.

DT4 Séance tenue le 12 octobre 2006 en soirée à Beauceville, 130 pages.

DT5 Séance tenue le 7 novembre 2006 en soirée à Saint-Georges, 69 pages.

DT6 Séance tenue le 8 novembre 2006 en après-midi à Saint-Georges, 37 pages.

DT7 Séance tenue le 8 novembre 2006 en soirée à Saint-Georges, 66 pages.

DT8 Séance tenue le 9 novembre 2006 en après-midi à Saint-Georges, 58 pages.

Bibliographie

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC (2005). *Rapport annuel de gestion 2004-2005*, 48 p.

DE BELLEFEUILLE, Sonia et Marius POULIN (2004). *Mesures de mitigation visant à réduire le nombre de collisions routières avec les cervidés*, ministère des Transports du Québec, Direction générale de Québec et de l'Est, Service du soutien technique, 117 p.

GOUVERNEMENT DU CANADA (1991). *La politique fédérale sur la conservation des terres humides*, 15 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2005). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. La protection du territoire et des activités agricoles, addenda* au document complémentaire révisé, 61 p.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (2005). *Plan stratégique 2005-2008 du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, 28 p.